PL ISSN 0137-866x
Nr ind. 37606

SKRZYDLATA POLSKA

35 • (1521) • 31.08.1980 CENA 5 zł

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

CZERWONE BERETY • PÓŁ MILIONA NAGRODY • JUBILEUSZOWY RAJD • LOT W GDAŃSKU • KONSTRUKCJE ULOWE • WYŚCIG





Skok ćwiczebny oddziału 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej.

Na obszernym placu ćwiczeń 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej ogromny ruch. Nie wiadomo gdzie patrzeć. Wszystko budzi zainteresowanie. Nagle moją uwagę zwrócił gwałtowny jazgot szybkostrzelnych działek. Pobiegłem w kierunku artylerzystów. Gdy tam się znalazłem, w szalonym pędzie podjechały małe, terenowe samochody, żołnierze szybko podczepili do nich strzelające jeszcze przed chwilą armatki i... zniknęli z pola widzenia.

— Zmieniają stanowiska ogniowe — wyjaśnił młody żołnierz, wyraźnie ubawiony moim zdumieniem.

Zerknąłem na niego, a młody żołnierz okazał się... majorem. Taki młody, a już major — pomyślałem z uznaniem. Major poradził mi, abym dał sobie spokój z bieganiem za zmotoryzowaną artylerią przeciwlotniczą, bo na współczesnym „polu walki" wszystko odbywa się na czas i nie dogonię oddziału choćbym był jak najlepszym sprinterem.

Zainteresowali mnie żołnierze pochyleni nad ziemią i zawzięcie przekładający białe płaty tkanin. Podszedłem bliżej i stwierdziłem, że są to spadochrony. Odbywała się nauka składania czasz. Podoficerowie — żołnierze starszego rocznika — przekazywali swym młodszym kolegom, którzy dopiero co nałożyli czerwone berety, podstawową wiedzę każdego skoczka o spadochronie. Nieco dalej druga grupa ćwiczyła mocowanie sprzętu wojskowego do platform desantowych. Trzeba umieć tak zakotwiczyć stalowe liny, aby terenowy samochód czy moździeż wypadający z samolotu na spadochronie towarowym, lądował nie uszkodzony we właściwym miejscu.

W tym momencie usłyszałem cyklicznie powtarzający się dźwięk buczka. Dobiegał z pomostu, którego górna część stanowiła ażurową konstrukcję przypominającą kadłub samolotu transportowego. Po każdym sygnale z pomostu zeskakiwał żołnierz w hełmie bojowym, jakie mają żołnierze dywizji powietrzno-desantowej. Zeskakując trzymał prawą rękę na wysokości lewego barku, a w moment później prostował ją imitując wyciągnięcie uchwytu wyzwalającego spadochron.

— To pierwsza faza praktycznego szkolenia w oddzielaniu się od samolotu — objaśnił mnie jeden z oficerów kierujących tymi ćwiczeniami.

Gdy odwróciłem się zobaczyłem grupę żołnierzy w pełnym rynsztunku spadochronowym. Każdy z nich miał na plecach spadochron główny, pod nim zasobnik ze sprzętem, a na piersiach spadochron zapasowy. Na głowie hełm, a pod pachą pistolet maszynowy. Tylko zajmować miejsce w samolocie i skakać. Stojący instruktor dokonywał szczegółowych oględzin, czy całe oporządzenie zostało właściwie nałożone. Miał uwagi. Niekiedy ćwiczenie trzeba wielokrotnie powtarzać. Od drobiazgowego wykonania prawidłowych czynności przed skokiem zależy bezpieczeństwo spadochroniarza.

Najbardziej podobała mi się oryginalna wieża spadochronowa. Wysoka, stalowa konstrukcja z pomostem, z którego promieniście wybiegają cztery liny. Na dźwiękowy sygnał do skoku czterech żołnierzy niemal równocześnie wypada przez specjalne wyjścia by po chwili zawisnąć na taśmach. Owe taśmy umocowane na rolkach do liny umożliwiają zjazd w dół (podobnie jak kolejką linową), w czasie którego żołnierze wykonują czynności podobnie jak przy skoku spadochronowym z samolotu.

— Ćwiczenia na wieży spadochronowej — informuje oficer — pozwalają do perfekcji opanować całą procedurę związaną ze skokiem żołnierza naszej dywizji. Są to ćwiczenia bezpieczne i znacznie tańsze od wykonywanych z samolotu.

Przypomniałem sobie liczne kiedyś w naszym kraju wieże spadochronowe, które bardzo pochopnie zlikwidowano przez Aeroklub PRL jako mało przydatne w szkoleniu. A tymczasem w 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej szkolenie z wieży jest podstawą przygotowania pełnowartościowego skoczka.

Nad plac ćwiczeń nadleciał samolot An-2. Wkrótce od niego zaczęły się oddzielać czerwone punkciki. Po chwili wykwitały nad nimi kolorowe czasze spadochronów. Był to desant wyborowych skoczków. Miał zadanie uchwycić określony teren zajęty przez „nieprzyjaciela" i przygotować lądowanie sił głównych. Już słychać wystrzały, ale skaczący żołnierze z opóźnionym otwarciem spadochronu są już bardzo nisko i dokładnie lądują na niewielkiej polance. To tylko część ćwiczenia, zwykły dzień żołnierzy w czerwonych beretach.

(cet)

Zdjęcia: T. Chwałczyk (3) i L. Zielaskowski (1)

CZERWONE BERETY



Ćwiczenia w składaniu spadochronu.



Nauka lądowania.



Kontrola żołnierzy przed skokiem.

500.000 NAGRODY !! za wydanie pilota



8 września 1943 r. wraz z całym dywizjonem 302 — chor. pil. Bronisław Malinowski jako dowódca klucza — osłaniał wyprawę 750 amerykańskich samolotów bombowych. Koło Lille latające fortece napotkały na silny ogień obrony przeciwlotniczej. Kilkanaście z nich zapaliło się i spadło. W tym rejonie kończyło się zadanie pilotów polskich; dywizjon 302, który stanowił pierwszą po prawej stronie osłonę samolotów amerykańskich przystąpił do wykonywania zakrętu w kierunku powrotnym. Wtedy wyprawa została zaatakowana przez Messerschmitty, które w locie nurkowym od strony słońca otworzyły silny ogień z broni pokładowej. Polacy przyjęli walkę z przeważającą liczbą Me-109. Niebo zaczerniło się od krzyży niemieckich. Rozpoczął się dramatyczny pojedynek powietrzny. Walka była niezwykle zacięta; rozciągnęła się od Lille (Francja) do Ypres (Belgia).

Wkrótce po ataku niemieckim, Spitfire Malinowskiego wykonał ciasny zakręt i w jego celowniku znalazł się Me-109. Seria z działka i karabinów maszynowych okazała się celna. Z samolotu niemieckiego sypały się strzępy blach, buchnął czarny dym, który wraz z płomieniem zakreślił łuk na niebie. Dywizjon 302 walczący z ogromną przewagą samolotów wroga po kilku minutach rozdzielił się na kilka zespołów. Bronisław Malinowski pozostał sam z siedmioma Me-109. Przez wiele minut pojedynek powietrzny nie przynosił żadnego rozstrzygnięcia. Samotna walka Polaka wzbudziła zachwyt i niepokój o jego los mieszkańców wiosek belgijskich obserwujących to niezwykłe wydarzenie. Niespodziewanie w celowniku Malinowskiego znalazł się ponownie Me-109, który po krótkiej serii zapalił się i w przewrotach zaczął spadać ku ziemi. Pilot polski otworzył ogień do kolejnego samolotu niemieckiego i również go zapalił. W tym momencie jednak skończyła się amunicja, a jego samolot dostał się w krzyżowy ogień trzech Me-109. Spitfire został ostrzelany, a jego pilot ranny w prawą nogę; pociski uszkodziły zbiornik oleju. Samolot zaczął się palić; Malinowski mając przeciwko sobie pięć Messerschmittów postanowił lądować na terenie ogromnego sadu graniczącego z lasem i plantacjami winogron. Lądował bezpiecznie, bez wypuszczania podwozia, ponieważ i ono okazało się uszkodzone. Był osłabiony i zaniepokojony. Niemcy kolejno nurkowali na jego uszkodzony Spitfire i na wysokości około pięciu metrów podrywali samoloty. Na szczęście nie strzelali. Gdy odlecieli z ogromnym trudem wydostał się z kabiny, a potem kulejąc poszedł kilkaset metrów przed siebie i zaszył się w gęstych winoroślach. Usadowił się tak, aby mieć choć częściowo w polu widzenia samolot, na którym lądował. Czekał. Coraz bardziej odczuwał dotkliwy ból w prawej nodze; w końcu zorientował się, że właśnie tą nogą jakby stał w wodzie. Zdjął but... i wtedy właśnie okazało się, iż jest pełen krwi. Wkrótce też usłyszał odgłos silnika oraz nawoływania. Spojrzał przez szczelinę w zaroślach — przyjechali Niemcy. Oglądali samolot i zapewne zaczęli go szukać.

Całe życie pozostał wierny dewizie: wszystko dla Polski, jak najwięcej dla lotnictwa. Mimo iż nie tak dawno minęło pół wieku od 1929 r., kiedy przekroczył po raz pierwszy bramę 6 Pułku Lotniczego we Lwowie, nadal żyje sprawami lotnictwa, a szczególnie jego ludzi. Wychował się w rodzinie wielodzietnej o pięknych tradycjach patriotycznych, w której konsekwentnie przestrzegano zasad etycznych i moralnych oraz wpajano postawy obywatelskie. Jego ojciec surowy i sprawiedliwy wraz z matką o wielkiej dobroci wychowali czternaścioro dzieci na wspaniałych ludzi, którzy zaskarbili sobie uznanie i szacunek społeczeństwa. Jego życiową ambicją było aby nie zawieść zaufania rodziców i swego licznego rodzeństwa.

Bronisław Malinowski przeszedł twardą, żołnierską drogę w lotnictwie począwszy od zwykłego szeregowca. Zawsze wyróżniający się w pułku, kierowany był na kolejne kursy, ćwiczenia, zawody. Ukończył z wyróżnieniem pilotaż w Bydgoszczy i wyższy kurs myśliwski w Grudziądzu. Latał w 62 eskadrze i w poznańskim dywizjonie myśliwskim. W 1934 r. przeniesiono go do Dęblina, gdzie jako instruktor szkolił podchorążych — do wybuchu II wojny światowej — na samolotach PWS-26, P-7 i P-11. Wyszkolił wielu pilotów, którzy w okresie wojny okazali się nie tylko wybitnymi asami polskiego lotnictwa myśliwskiego, ale także znakomitymi dowódcami. Jego uczniami byli m.in. Stanisław Skalski, Eugeniusz Horbaczewski, Michał Samoliński. Po blisko sześciu latach szkolenia młodych pilotów — w dniu wybuchu II wojny światowej — poleciał wraz z kluczem myśliwskim (na P-7) na zasadzkę do Radomia. We wrześniu 1939 r. wykonał zaledwie kilka lotów bojowych i na rozkaz dowództwa przekroczył granicę polsko-rumuńską. Następnie przez Jugosławię i Grecję przybył do Francji. Tam walcząc w eskadrze francuskiej zestrzelił 2 samoloty niemieckie: He-111 i Do-17. Latał na samolocie typu Morane 406 i Bloch 152. Po kapitulacji, razem z pilotami francuskimi poleciał do Marsylii, gdzie spotkał polskiego mechanika. Wspólnie ułożyli plan ucieczki do Afryki Północnej.

Mechanik ów częściowo dotrzymał obietnicy: napełnił paliwem zbiorniki dwusilnikowego samolotu bombowego Leo 45, uruchomił silniki, udzielił wyjaśnień pilotowi, ale sam w ostatniej chwili zrezygnował z lotu. Bronisław Malinowski postanowił lecieć samotnie przez Morze Śródziemne. Po raz pierwszy pilotował tego typu samolot; w czasie lotu napotkał jednak na trudne warunki pogodowe. Gdy osiągnął brzeg afrykański postanowił lądować na plaży, nie miał bowiem żadnej mapy. Do lądowania podchodził aż cztery razy, ponieważ nie wiedział jak uruchomić klapy. Wreszcie udało się; przyszli Francuzi, z którymi po starcie z plaży lądował w Casablance. Tam przekazał samolot francuskim władzom wojskowym i po krótkim odpoczynku statkiem pasażerskim odpłynął przez Gibraltar do Anglii. Najpierw latał w 43 angielskim dywizjonie myśliwskim, a następnie w 501 dywizjonie m.in. razem z Antonim Głowackim, Stanisławem Skalskim i Stefanem Witorzeńcem. Już w pierwszych dniach po przeniesieniu do dywizjonu 501, w czasie lotu pocisk nieprzyjacielski uszkodził w jego Hurricanie butlę tlenową. Ze względu na brak tlenu usnął w kabinie i dopiero po przeleceniu kilku tysięcy metrów wysokości, tuż nad ziemią szczęśliwie ocknął się; lądował na polu uszkadzając nieznacznie Hurricana. Po trzydniowym pobycie w szpitalu ponownie wystartował do walki. W czasie Bitwy o Anglię zestrzelił samolot niemiecki Ju-88.

Po zakończonej Bitwie otrzymał przydział do 302 dywizjonu myśliwskiego. Po rocznym pobycie w dywizjonie skierowany został na półroczny odpoczynek, w czasie którego szkolił młodych pilotów myśliwskich. W pierwszej połowie 1943 r. walczył nad Afryką Północną w Polskim Zespole Myśliwskim zwanym również Cyrkiem Skalskiego. Zestrzelił wówczas samolot Me-109. Po rozwiązaniu zespołu wrócił do 302 dywizjonu; nieprzerwanie latał bojowo, uczestnicząc w najtrudniejszych lotach.

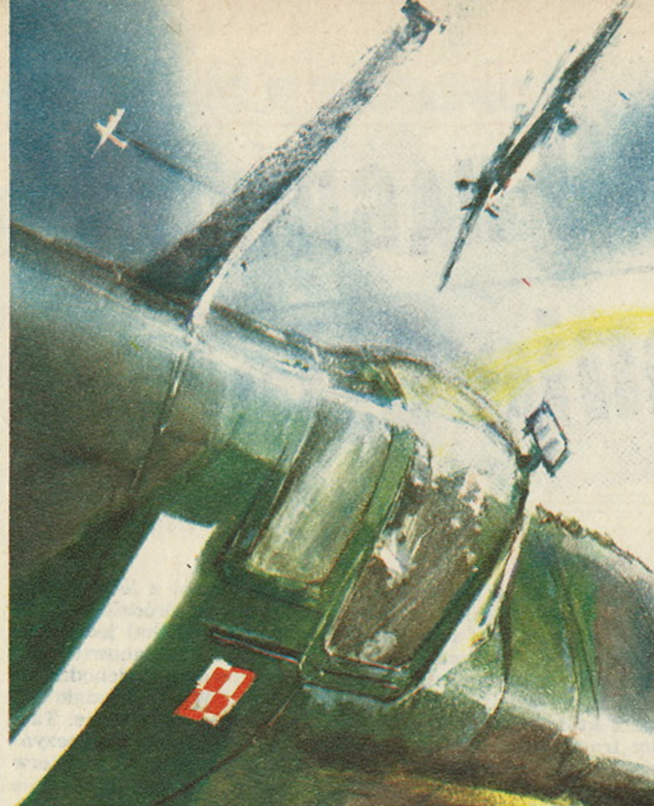
Od przymusowego lądowania 8 września 1943 r. upłynęły zaledwie dwie godziny. Dochodziła bowiem 12.30. Malinowskiemu natomiast wydawało się, iż minęło już kilka godzin. Okazało się, że został rany w udo i kolano. Czas płynął niezwykle wolno. Przed wieczorem zauważył dwóch idących mężczyzn. Wahał się czy dać znać o sobie. Instynktownie wyczuł, że nie są to Niemcy. Nie mylił się; miał szczęście. Dwaj farmerzy Jules Opsomer i Artur Verhoustraete pracujący w sąsiedztwie byli pierwszymi, którzy przyszli mu z pomocą. Przede wszystkim poszli z nim do pobliskiego lasu, a więc jak najdalej od samolotu. Po pewnym czasie zdecydowali odprowadzić go na farmę Adolfa Coryna. Tam opatrzyli rany oraz próbowali znaleźć dla niego jakieś ubranie cywilne. W tym czasie Coryna nie było w domu. Wkrótce przyszedł Michel Buyse, który oddał pilotowi własne ubranie, a nałożył ubranie Coryna. Kiedy Malinowski opuścił dom farmera — już jako cywil — Jules Opsomer przeprowadził go przez szkółkę młodego drzewostanu i ukrył wśród drzew pinii. Jules Opsomer wrócił do własnego domu. Traf chciał, iż Opsomera i Malinowskiego zauważył Michel Salomez. Ponieważ Jules Opsomer wiedział, iż Salomez miał kontakt z belgijskim ruchem oporu wyjawił mu tajemnicę związaną ze znalezieniem pilota. Był to szczęśliwy zbieg okoliczności dla Polaka. Michel Salomez miał bowiem dużą swobodę poruszania się, ponieważ pracował w przedsiębiorstwie ziemniaczanym. On też przyniósł mu pożywienie i lekarstwa.

Tymczasem Niemcy systematycznie przeszukiwali okoliczny teren pragnąc za wszelką cenę ująć pilota angielskiego (Malinowskiego). Agenci niemieccy wypytywali lub przesłuchiwali miejscową ludność, aby cokolwiek dowiedzieć się na temat pilota. Relacje jakie otrzymywali były sprzeczne. Przeszukiwali więc okoliczny teren, patrolowali drogi, prowadzili obserwację sąsiednich wiosek.

Zapadał zmierzch 9 września 1943 r. Bronisław Malinowski już ponad

Madonna, 8 maja 1976 r. (zdjęcie u dołu) Bronisław Malinowski (po lewej) i Michel Salomez podczas uroczystości odsłonięcia tablicy upamiętniającej śmierć czterech Belgów w odwet za pomoc udzieloną Polakowi. Zdjęcie u góry chor. pil. Bronisław Malinowski jako pilot 302 dywizjonu myśliwskiego (1943 r.). W okresie II wojny światowej zestrzelił on 6 samolotów wroga, w tym jeden w Bitwie o Anglię, jeden zestrzelił prawdopodobnie i jeden uszkodził. Ponadto uszkodził okręt podwodny i 8 parowozów. Ogółem wykonał 107 lotów bojowych. M.in. otrzymał Order Virtuti Militari, Krzyż Walecznych, Zaszczytny Krzyż Lotniczy (DFC), Croix-de-Guerre.





Rys. Grzegorz Niewczas

500.000 nagrody...

30 godzin znajdował się w lesie pinii. Coraz bardziej dokuczał mu ból w nodze. Patrioci belgijscy zdawali sobie sprawę, że pilotowi grozi niebezpieczeństwo. W każdej chwili jego kryjówkę mogli odkryć Niemcy. Michel Salomez, który na polecenie organizacji podziemnej przejął całkowicie opiekę nad Malinowskim postanowił jeszcze tego samego dnia przetransportować rannego pilota w miejsce, gdzie będzie mógł zająć się nim lekarz.

W tym miejscu Czytelnikowi należy się wyjaśnienie: Bronisław Malinowski nie wiedział, gdzie się znajduje. Zdawał sobie sprawę, że lądował na terenie Belgii okupowanej przez Niemcy hitlerowskie, że pomagają mu patrioci belgijscy. Porozumiewał się z nimi wyłącznie po francusku. Dopiero po wielu latach dowiedział się, że stoczył walkę w rejonie Ypres nad wioskami Langemark i Poelkapelle. Aktualnie znajdował się w Poelkapelle.

Z chwilą zapadnięcia zmroku pomógł mu usadowić się na rowerze i podtrzymując go wyruszył z nim w podróż na odległość 3 kilometrów, która trwała... 4 godziny. Ponad 3 godziny ukrywali się przed niemieckimi patrolami, które jak nigdy do tej pory stały się czujne i podejrzliwe. Uratowały ich dwie dziewczyny, które zaczepiały żołnierzy niemieckich i tym samym odwracały ich uwagę. Działo się to pod kawiarnią. Naprzeciwko niej znajdował się posterunek wojskowy. Michel Salomez zdawał sobie dobrze sprawę, iż należało zaczekać. Niemcy bowiem wchodzili już do kawiarni i mogli to uczynić ponownie. Wreszcie zniknęli za jej drzwiami. Malinowski i Salomez mogli jechać dalej. Sądzili, że są już uratowani. Niedaleko bowiem znajdował się cel ich wspólnej wyprawy — dom Arthura Sercu. Nagle Michel Salomez zauważył w ciemności jaśniejący ogień papierosa. To jakiś żołnierz zaciągał się dymem. Malinowski również dostrzegł jarzący się ogień, natychmiast rzucił rower i wskoczył do rowu. Tymczasem Michel Salomez — niezwykle opanowany — gwałtownie się obrócił, uchwycił łańcuch rowerowy i zaczął nim szarpać, jednocześnie głośno przeklinając. Udało mu się zdjąć łańcuch z koła napędowego i swoim hałasem zwrócić uwagę Niemców. Ci podeszli do niego i bardzo uprzejmie pomogli mu nałożyć łańcuch. Michel Salomez podziękował za pomoc, siadł na rower i pojechał przed siebie. Po pewnym czasie zatrzymał się; w tym czasie Malinowski utykając dogonił go i razem już przybyli szczęśliwie do mieszkania Arthura Sercu. Tam też otrzymał fałszywe dokumenty osobiste. Następnego dnia (10 września) Polak przebywał już u Michela van Gheluwe w Langemark, który zaopiekował się rannym pilotem niezwykle serdecznie; zamieszkał u niego na poddaszu. Był to czas najwyższy; potrzebna była szybka pomoc lekarska; pojawiły się pierwsze objawy gangreny, w takiej sytuacji nie wykluczano możliwości amputowania nogi. Dr Dehaene z Poelkapelle przybył do Malinowskiego, aby wyjąć odłamki pocisku z nogi, ale na miejscu okazało się, iż utkwił on zbyt głęboko. Nie chciał się podjąć operacji w prymitywnych warunkach, na stole kuchennym. Stwierdził natomiast ze stanowczością, iż pilot musi jak najszybciej znaleźć się w szpitalu. Tak minął 11 września.

Michela Salomeza nie myliło przeczucie. Dzień po przetransportowaniu Malinowskiego, okolice oraz teren kryjówki rannego pilota zostały szczegółowo przeszukane przez żołnierzy Wehrmachtu. Tak więc w ciągu trzech dni Polak trzykrotnie uniknął ujęcia przez Niemców.

12 września ranny pilot został przewieziony najpierw koniem, a następnie traktorem do Ypres. W przedsięwzięciu tym oprócz M. Salomeza brali udział H. Platteu oraz Ch. van Neste. Po przybyciu na miejsce Malinowskiego wniesiono bocznymi drzwiami do szpitala, gdzie operował go dr Ronse. Dość duży odłamek pocisku tkwił głęboko poniżej kolana. Po operacji nakryto pilota prześcieradłem i wózkiem szpitalnym odwieziono początkowo na oddział kobiecy, a następnie do kostnicy. Ponieważ Niemcy kilkakrotnie przeszukiwali szpital, Malinowski nieprzerwanie przewożony był na krótko do różnych pomieszczeń szpitalnych. Ogółem w szpitalu przebywał 5 tygodni, przy czym ponad 30 dni w kostnicy między umarłymi. Poza trzema osobami wtajemniczonymi w całe przedsięwzięcie nikt o niczym nie wiedział. Ci, którzy pomagali byli członkami belgijskiego ruchu oporu.

Pewnego dnia przyszedł do szpitala Michel Salomez i powiedział, iż wierzy w szczęście, które będzie nadal sprzyjało wszystkim ludziom walczącym z Niemcami. Poprosił pilota, aby się ubrał i przygotował do podróży. Rowerami odbyli trzygodzinną podróż do sklepu z trumnami. W obecności właścicielki sklepu nastąpiło pożegnanie Malinowskiego z Salomezem. Następnego dnia pilota polskiego zabrał łącznik belgijskiego ruchu oporu na dworzec kolejowy do Liege. W czasie podróży rana otworzyła się, klamry przesunęły się lub odpadły, noga za wcześnie forsowana zaczęła boleć, tak iż Malinowski musiał przerwać podróż. W Liege pozostał blisko cztery tygodnie pod opieką lekarską. Gdy podleczył się, udał się z kolejnym łącznikiem do Brukseli. Tutaj codziennie zmieniał miejsce pobytu. Przebywał u wielu Belgów, których widział tylko raz w życiu. Wreszcie, któregoś dnia ze względu na bezpieczeństwo odjechał do Lille. Stamtąd odbył trzydniową podróż rowerem do Bordeaux. Z kolei samochodem przewieziony został pod granicę hiszpańską. Następnie musiał dokonać nie byle jakiej sztuki: pieszo przejść Pireneje. Miał szczęście. Mimo gęstych posterunków hiszpańskich szczęśliwie przybył do ambasady angielskiej w Madrycie. Tam otrzymał dokumenty osobiste; samochodem dojechał do Gibraltaru, skąd odpłynął statkiem do Anglii. Przybył tam 24 grudnia 1943 r., przeszedł badanie lekarskie i otrzymał. trzytygodniowy urlop wypoczynkowy.

Do 302 dywizjonu powrócił jako dowódca klucza i latał nadal uczestnicząc w różnych zadaniach bojowych. 13 czerwca 1944 r. (w siódmym dniu inwazji na kontynent) Bronisław Malinowski został zestrzelony przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą. Leciał na Spitfire z podwieszonymi bombami w celu zniszczenia mostu. Wtedy to pocisk uszkodził silnik, który przerwał pracę. Nie było gdzie lądować, ponieważ jak okiem sięgnąć widział bezładnie pozostawione szybowce desantowe. Nieprzerwanie był ostrzeliwany ze wszystkich stron. Wybrał skrawek wolnego terenu i przy dobiegu zaczepił o drzewo. W tej nieprawdopodobnej sytuacji przód silnika uniósł się ku górze, gdy tymczasem jego tył przygniótł mu boleśnie nogi, tak iż nie mógł wydostać się z kabiny. Całe szczęście, że lądował na terenie zajętym przez kanadyjską dywizję pancerną. Podstawiono dwa potężne czołgi, umocowano liny stalowe, ostrożnie uniesiono silnik Spitfira i niezwłocznie wyciągnięto Malinowskiego z kabiny. Czołgiem odwieziono go do szpitala polowego, a następnie przetransportowano do Anglii. Poddawany był kilku operacjom. Gdy wyszedł ze szpitala było już po kapitulacji Niemiec hitlerowskich. Nogi jednak nie udało się całkowicie wyleczyć.

Wkrótce po zakończeniu II wojny światowej Bronisław Malinowski rozpoczął poszukiwania patriotów belgijskich, którym tak wiele zawdzięczał. Nie wiedział jednak dokładnie, gdzie został zestrzelony oraz jak nazywali się ludzie, którzy mu pomagali. Działali wówczas w konspiracji. Jak się później okazało on szukał ich, oni szukali jego. Dopiero kilkanaście lat po wojnie natrafiono w jednej z wiosek na ślad bytności Polaka. W 1974 r. dzięki Raymondowi Iherbeek mieszkającemu w Ghent doszło do pierwszego spotkania (po 31 latach) Michela Salomeza z Bronisławem Malinowskim. W 1975 r. mieszkańcy Langemark zorganizowali uroczystość kombatancką, na którą zaprosili polskiego pilota. Ale Malinowski nie mógł przyjechać do Belgii, ponieważ przez 9 miesięcy przebywał w szpitalu. Rany odnowiły się; musiał się leczyć.

Rok później, 9 maja 1976 r. odbyła się podniosła uroczystość, w której uczestniczyła ludność trzech wiosek: Langemark, Madonna i Poelkapelle. Przybyli przedstawiciele władz kombatanckich. Głównym celem uroczystości było odsłonięcie tablicy upamiętniającej śmierć czterech Belgów, którzy zostali zamordowani w odwet za ukrywanie naszego pilota. Orkiestra odegrała „Jeszcze Polska nie zginęła...", a Bronisław Malinowski, mimo iż zahartowany w służbie żołnierskiej i w cierpieniach z odniesionych ran był do głębi wzruszony i nie uniknął łez.

Dowiedział się okrutnej prawdy: za jego wydanie Niemcy wyznaczyli nagrodę w wysokości 500 tysięcy franków belgijskich, a cztery osoby, które okazały mu pomoc zginęły w hitlerowskich obozach zagłady. Najbardziej przeżył spotkanie z wdowami, które straciły swych mężów. Przed oczami przesunęły mu się obrazy sprzed 33 lat, kiedy to ciężko ranny oczekiwał pomocy i tę pomoc otrzymał ze strony patriotów belgijskich.

Teraz, gdy patrzył na odsłoniętą tablicę pamiątkową, na której obok czterech nazwisk zamordowanych Belgów widział również i swoje, szukał w pamięci twarzy tych bliskich mu, a przecież nie znanych ludzi, którzy podali mu przyjazną dłoń i pospieszyli na ratunek. Nie zawahali się mu pomóc, chociaż wiedzieli, iż wydali na siebie wyrok śmierci. Pocieszeniem dlań były piękne słowa Michela Salomeza — okręgowego prezesa Związku Kombatantów — który przed odsłonięciem tablicy w Madonna powiedział: „...bohater wojenny pilot Malinowski wart był śmierci czterech ludzi i innych aresztowanych, którzy wiele przecierpieli, aby on mógł dalej walczyć. Spełnili oni swój obowiązek obywatelski..."

TADEUSZ MALINOWSKI

Staraniem mieszkańców trzech wiosek Langemark, Madonna i Poelkapelle odsłonięto tablicę upamiętniającą nazwiska czterech patriotów belgijskich, którzy przyszli z pomocą Bronisławowi Malinowskiemu, kiedy to ranny lądował przymusowo 8 września 1943 r. Tablica znajduje się w Madonna. Aresztowania patriotów belgijskich nastąpiły 19 stycznia 1944 r., z których czterech zamordowali hitlerowcy, innym udało się przeżyć i doczekać wolności.



BADEN-BADEN

JUBILEUSZOWY RAJD

Dostojny jubileusz 75-lecia działalności Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) jest akcentowany przez wiele aeroklubów narodowych. W naszym kraju pod tym hasłem odbyły się modelarskie mistrzostwa świata. Aeroklub RFN we współpracy z aeroklubami Belgii i Francji dla uczczenia wspomnianej rocznicy podjął się organizacji Europejskiego Rajdu Samolotowego, prowadzącego przez trzy kraje. Była to wersja popularnego w Europie zachodniej Rajdu Baden-Baden, w kolejnym, jedenastym wydaniu. Łączył w sobie zarówno konkurencje sportowe, jak i z okazji jubileuszu obszerne tło propagandowo-społeczne.

Istotna rola, jaką w działalności FAI odgrywa Aeroklub PRL, będący od 1919 r. jej członkiem oraz dogodne warunki finansowe sprawiły, że postanowiono wysłać na rajd trzyzałogową reprezentację Polski, oczywiście na rodzimych Wilgach.

Warto też dodać, że ważnym założeniem jakie równolegle przyjęto, było włączenie startu w rajdzie do cyklu przygotowań naszych reprezentantów do najważniejszej imprezy lotniczej 1980 r. — III Samolotowych Rajdowych Mistrzostw Świata, organizowanych przez Aeroklub RFN w dniach 28—31 sierpnia br. w Aschaffenburgu. Dlatego też na rajd poleciało sześciu pilotów, którym powierzono zaszczyt wystąpienia w mistrzostwach świata. Załogi zestawiono następująco: JAN BARAN i WACŁAW NYCZ, EDWARD POPIOŁEK i ANDRZEJ BYLOK, WITOLD ŚWIADEK i KRZYSZTOF LENARTOWICZ. W skład ekipy weszli również: ZDZISŁAW DUDZIK — trener, JÓZEF SZCZUTKOWSKI — szef techniczny oraz autor — jako kierownik.

Wylot z kraju nastąpił w zaskakująco pogodny ranek 1 lipca na lotnisku Aeroklubu Jeleniogórskiego. Odmowa zgody na lądowanie w Karlovych Varach, jaką otrzymaliśmy przed startem, spowodowała zmiany w planie lotu. Wybraliśmy na punkt docelowy pierwszego etapu lotnisko w Bayreuth w RFN, przelatując nad Czechosłowacją znaną nam już trasą przez Frydland, Rudnice, Rakownik, Cheb. Na lotnisku w Bayreuth nie ma stałej placówki paszportowej ani celnej — trzeba ją zamawiać co najmniej na godzinę przed odprawą. Trochę się tym niepokoiliśmy, choć wraz z planem lotu zgłosiliśmy odpowiednią prośbę. Obawy nie sprawdziły się, wszystko było w porządku. Niemiłą natomiast niespodzianką było niehonorowanie międzynarodowego karnetu paliwowego firmy Shell. Rzut oka na cenę paliwa wzbudzał bolesne kłucia w okolicach portfela z dewizami.

A tymczasem horyzont ciemniał, pagórki niknęły w szarych smugach deszczu. Służba meteorologiczna ostrzegała o postępującym od zachodu pogorszeniu pogody. Jakby na potwierdzenie, nad lotniskiem Bayreuth przewalała się potężna burza. Członkowie tutejszego klubu lotniczego proponowali pozostanie na noc. Celem naszym było jednak dotrzeć co najmniej do Egelsbach k. Frankfurtu nad Menem, gdzie mieliśmy spotkać się z organizatorami rajdu. To było jeszcze przeszło półtorej godziny lotu. Wystartowaliśmy więc, gdy tylko ostatnie strugi deszczu przesunęły się na wschód. Zostawiliśmy po lewej stronie Aschaffenburg, wypatrując lotniska, miejsca sierpniowych zmagań, i nie niepokojeni przeciwnościami przyrody wylądowaliśmy w planowym czasie w Egelsbach. Zastaliśmy tam wiele rajdowych załóg. Prognoza pogody sprawdziła się bezlitośnie i dalszy lot, planowany do Charleroi w Belgii, był niestety, niemożliwy. Rozległy front chłodny przemieszczał się tak, że Ardeny były całkowicie zakryte, a na obejście nie było szans. Nastrój oczekiwania wśród załóg, niewesołe miny organizatorów. Otrzymaliśmy dane o zawodach i rywalach, ale była to jedyna pozytywna wiadomość od organizatorów. Również na następny dzień nie zapowiadano na niebie nic lepszego. Skraj dość głębokiej zatoki niżowej, pełnej wody w różnych postaciach, słaba widzialność i jedyna nadzieja w dość silnym wietrze, niestety, w nos. Nazajutrz od rana wraz z kilkunastoma załogami czekaliśmy na możliwość odlotu. Chmury otulały nawet słupy linii energetycznych. Kierownik rajdu Wilfried Müller — przewodniczący komisji samolotowej Aeroklubu RFN, znany działacz międzynarodowy w tej dyscyplinie sportu lotniczego — nie mógł wystartować z macierzystego Aschaffenburga. Telefon do służby meteorologicznej był oblężony, krzyżowały się poglądy i propozycje na temat wariantów trasy do Ostendy, skąd miał wyruszyć rajd. Co z konkurencją dolotową do Ostendy? Wyznaczone czasy dolotu na metę przestały być realne. W południe przyszła telefoniczna decyzja kierownika rajdu, odwołująca konkurencję dolotową. Ogłoszono swobodny dolot do Ostendy. Ale jak to zrobić?

Około 14.00 w rejonie Egelsbach i w kierunku południowo-zachodnim zrobiło się przejście. Natychmiast wylecieliśmy do Saarlouis koło Saarbrücken tuż przy granicy francuskiej. Trochę to nie po drodze, ale Ardeny w dalszym ciągu tonęły w chmurach. Wiatr czołowy na trasie przybierał na sile. Osiągnęliśmy Saarlouis z prędkością przelotową zaledwie 110 km/h. Tam błyskawiczne, samoobsługowe napełnienie zbiorników paliwem i trochę dyskusji z kierownikiem ruchu lotniczego, który życzliwie doradzał trasę, ostrzegając o strefach wojskowych, przez które można przelecieć po uzyskaniu zgody drogą radiową na specjalnie wydzielonej częstotliwości. Plan lotu przez Francję i Luksemburg do Belgii był przyjęty natychmiast. Nikogo to nie dziwiło ani nie interesowało, że przecinaliśmy kilka granic państwowych. Ważniejsze było przecięcie granic obszarów kontroli ruchu lotniczego.

Opuściliśmy RFN, żegnani wiadomością, że kilka załóg RFN-owskich zostało na noc w pobliskim Saarbrücken. Na trasie podobno miały być kłopoty, a poziom wyszkolenia pilotów, uczestników rajdu, był zróżnicowany. Wysoka była jednak odpowiedzialność osobista za lot i świadomość tej odpowiedzialności.

Początek trasy nie zapowiadał żadnych trudności. Kwalifikacje naszych reprezentantów zostały jednak surowo sprawdzone i wysoko ocenione w rejonie Charleroi. Tam powietrze nasycone mżawką i pyłem z licznych zakładów przemysłowych przybierało czarną barwę. Czterdzieści minut największego napięcia, uwagi i koncentracji. Wielka była ulga, gdy dość nagle widzialność wzrosła do 3 km. Dolecieliśmy do Ostendy po 20.00.

Lotnisko zastawione było na znacznym obszarze przez blisko półtorej setki samolotów. Co kilka minut dolatywały następne. Belgijska służba paszportowa na lotnisku skutecznie hamowała zmęczone załogi, tak że na kolację otwierającą imprezę dotarliśmy około 22.30.

W wielkiej sali Kurhausu scena udekorowana była flagami uczestników rajdu. Na pierwszym planie — biało-czerwona. W powitalnym przemówieniu ciepłe słowa pod naszym adresem wypowiedział mer Ostendy, wzbudzając długotrwałe oklaski. Po komunikatach organizacyjnych, w sali dość szybko się rozluźniło. Następnego dnia przecież konkurencja.

A to jutro zbudziło się w lekkiej mgle, która na trasie lokalnie tworzyła warunki zbyt niebezpieczne, żeby można było puścić co minutę około 130 samolotów. Wilfried Müller na odprawie przed konkurencją ogłosił krótko:

— Nie ma o czym mówić, wszystko jest w kopertach, które otrzymają zawodnicy.

Regulamin punktacji nie był wprawdzie wydrukowany, ale reguły były tak proste, że kierownik rajdu ogłosił je ustnie. Należało utrzymać się w czasie wyznaczonym na przelot po trasie, gdzie dodatnie punkty zdobyć można było za rozpoznanie obiektów, znajdujących się na 14 zdjęciach, ale jedno ze zdjęć było „fałszywe", były również rejony na punktach zwrotnych, gdzie obiektu nie było. Które? — Nie wiadomo. Trasa liczyła ponad trzysta kilometrów i składała się z 18 odcinków. Punkty zwrotne określone były miejscowościami, współrzędnymi geograficznymi, odcinkami dróg do lotów VFR, prowadzącymi przez rejony kontrolowane lotnisk.

Do przelotu służyła mapa formuły ICAO w podziałce 1:500 000, wydanie z 1980 r. Organizatorzy nie byli jednak w stanie zapewnić nam nawet kupna takich map. Pożyczamy więc jeden egzemplarz z wydania 1979 r., na szczęście na interesującym nas odcinku zmian nie było. Posługiwaliśmy się ponadto mapami wziętymi z kraju, wydanymi... trochę wcześniej. Czasu na przygotowanie map było dość, nie martwił nas również limit czasu, który wynikał z przyjęcia dla Wilgi (przez organizatorów) prędkości rajdowej 120 km/h. Kolejność startu wywieszona została na liście według kolejnych numerów — nasze: 104, 105, 106 ze względu na prędkość — lokowały nas w kolejce startowej około godziny 13. Wszystko odbywało się przy normalnym ruchu na lotnisku. To wpływało na opóźnienie startu. Prawie trzydzieści samolotów miało dodatkowe opóźnienie, wynikające z nieoczekiwanie nieporadnego organizacyjnie napełniania zbiorników paliwem. Kierownikowi Aeroklubu w Ostendzie pozostało tylko przepraszać zdenerwowane załogi, w tym również nas.

Wreszcie wystartowaliśmy. Leciałem z załogą Baran — Nycz. Przeglądaliśmy zdjęcia — wyglądały na łatwe. Pałacyki, zakłady przemysłowe, most zwodzony, kościoły. Na trasie liczne spotkania samolotów nad punktami zwrotnymi. Niektóre krążyły, nawet dość długo. Jeden z obiektów można było uznać za żart organizatorów. Wykadrowana na zdjęciu katedra była w rzeczywistości olbrzymim gmachem zbudowanym na wzgórzu w centrum Leon. Masywna sylweta rozpoznawalna była z 20 kilometrów. Ale mały kościół w zakole rzeki pozostał nie odnaleziony. Do Epernay dolecieliśmy z rezerwą przeszło 15 minut. Lądowanie było idealne w najwyżej punktowanym prostokącie. Po kolejnej długotrwałej biurokracji paszportowej, tym razem w wydaniu francuskim, zakotwiczyliśmy Wilgi na noc.

Popędzani delikatnie przez organizatorów, po-

Wilgi na lotnisku w Epernay.

jechaliśmy do hotelu w odległym o 25 km Montmart. Tam szybka zmiana stroju i wyglądu, bo autokar czekał by zabrać wszystkich na spotkanie w ratuszu z merem Epernay.

Spotkaliśmy tam starych znajomych z mistrzostw świata w Austrii i Anglii. Znowu w przemówieniu powitalnym mera mocno akcentowano zadowolenie, że w tym uroczystym rajdzie są Polacy, znani w świecie z pięknych tradycji lotniczych. Spotkanie zakończyło się lampką szampana, bo przecież jesteśmy w samym sercu Champanii. O rozmiarach wytwórni tego znakomitego płynu może świadczyć choćby informacja przedstawicieli firmy Mercier, przyjmujących następnie uczestników rajdu na degustacji, że łączna długość korytarzy wykutych w skale, gdzie szampan osiąga swoją nazwę, wynosi 18 kilometrów. Byliśmy tylko w ich części.

Ranek 4 lipca był znów otulony mgłą. Było bezwietrznie i dość ciepło. Czasem jakby mżyło. Szanse na rozegranie drugiego etapu z Epernay do Baden-Baden malały, choć optymiści wierzyli w korzystne zmiany w miarę nasłonecznienia. I mieli rację. Nie wytrzymali natomiast organizatorzy, ogłaszając odwołanie konkurencji i swobodny przelot po jej trasie.

Lecieliśmy kursem wschodnim w okolice Verdun, następnie skręciliśmy na południowy wschód, minęliśmy od północy Nancy, potem Strassburg z widoczną z daleka bryłą słynnej katedry i przecięliśmy Ren, wlatując ponownie do RFN. Wylądowaliśmy na lotnisku Baden-Oos, z żalem, że nie rozegrano konkurencji. Pogoda była bowiem jak na naszą III ligę. Ostatnie samoloty doleciały do Baden-Baden po 18.00 przy prawie bezchmurnym niebie, co w roku bieżącym należało w wielu krajach Europy do rzadkości.

Wieczorne spotkanie towarzyskie odbyło się w Offenburgu na koszt znanego również w naszym kraju wydawnictwa Burda. Burda-junior był gospodarzem wieczoru, okraszonego występami orkiestry i muzyków grających na ludowych instrumentach. Finał tego wieczoru rozgrywał się (dosłownie) na podwórku tamtejszego domu kultury. Solista wspaniale koncertujący na trąbce postanowił zagrać coś w dowód sympatii dla polskiej ekipy. Była godzina 23.00 gdy w ciepłą noc popłynęły znane melodie. Nawiązała się rozmowa. Walter Scholz wyjaśnił wszystkim słuchaczom, że swoje sympatie do Polaków ukształtował pracując kilka lat pod dyrekcją Kazimierza Korda, obecnego dyrektora i kierownika artystycznego Filharmonii Narodowej — jakże blisko okazało się od muzyki do lotnictwa.

Odprawa w ostatnim dniu imprezy, 5 lipca, zorganizowana w kącie hangaru miała charakter prawie wiecowy. Pogoda nie przeszkadzała lotom, reszta danych była w kopertach, które załogi otrzymały tuż przed wkołowaniem samolotów na pas startowy.

Zaplanowano dwie trasy, rozgrywane na podobnych zasadach jak poprzednia z tym, że doszła do punktacji regularność na starcie i mecie, oceniana z zerową tolerancją. Nasze załogi, już bez osób towarzyszących, wystartowały w końcu stawki. Szeregi zawodników znacznie się przerzedziły. Niektórzy uznali, że już byli bez szans, inni krytyczniej ocenili swoje umiejętności, zwłaszcza, że pierwsza trasa biegła przez Schwarzwald, gdzie nawigacyjnie trzeba być sprawnym.

Otwarcie kopert — i niespodzianka: trasa była zadana w postaci oznakowanych rejonów o średnicy około 1,5 km, a konkurencja rozgrywana była przy użyciu zwykłych, samochodowych map drogowych w podziałce 1:200 000. Były one wprost przeładowane szczegółami. Na trasie walka trwała około 2 godzin. Główne pojedynki rozgrywały się w sferze wątpliwości, które z obiektów były jeszcze w rajdzie, a które poza nim. Były położone bardzo blisko, a za błąd — punkty karne.

Baran i Nycz oraz Świadek i Lenartowicz byli pewni, że znaleźli wszystko, nawet zlokalizowali te obiekty, które znajdowały się poza rejonami, ale tylko Świadek i Lenartowicz odpowiednio to udokumentowali. Z Dudzikiem obserwowaliśmy lądowania, które w punktacji mogły znaczyć wiele. Nie znaliśmy wyników pierwszej konkurencji, ponieważ organizatorzy mieli ogłosić dopiero wyniki końcowe. Była to forma często stosowana na imprezach lotniczych organizowanych przez kraje zachodnioeuropejskie. Uzasadnienie było nawet interesujące: zawodnik powinien w każdej konkurencji starać się lecieć jak najlepiej, a nie liczyć na błędy konkurentów, czy korzystne dla niego układy tabel — sport to nie handel.

Wyniki lądowań naszych załóg wzbudzały


Jan Baran na lotnisku w Ostendzie.

więcej niż niedosyt. Z wyjątkiem Barana, pozostali lądowali zaledwie w najmniej punktowanym, pierwszym prostokącie.

Po pięćdziesięciominutowej przerwie odbył się start do drugiej tego dnia konkurencji. Trasa wiodła doliną Renu, poszarzałą od zamgleń, które nasunęły się wraz z mało aktywnym frontem zokludowanym. Znowu wręczenie kopert tuż przed startem, mapy drogowe, obiekty na zdjęciach — jak się okazało potem, dość łatwe. Tylko ta lokalizacja rejonów w terenie, zwłaszcza ich granic, stanowiła pewną trudność.

Po niespełna dwóch godzinach lotu wracali nasi. Oczekiwaliśmy ich przy pasie lądowania z oznakowanymi prostokątami. Warunki idealne. Wiatr — dokładnie wzdłuż pasa, słońce za chmurami, prostokąty i główna linia lądowania — świetnie oznakowana. Znani nam czołowi zawodnicy bezbłędnie lądowali w środku drugiego prostokąta, zdobywając po 40 punktów. Czy nasi wyciągnęli wnioski z pierwszego lądowania? Niestety. Rzadko, bardzo rzadko zdarzało się, żeby niezwykle powściągliwy trener tak jednoznacznie i tak drastycznym słowem ocenił „wyczyn" swoich podopiecznych. Lądowania były znowu nieudane, w pierwszym kwadracie, co dawało tylko po 10 punktów.

Miny naszych zawodników były nietęgie, gdy w autokarze do hotelu odbierali wypowiadaną już spokojnym głosem reprymendę trenerską. Skruszony Świadek, któremu jak się następnie okazało te lądowania odebrały trzecie miejsce w rajdzie mówił:

— Macie prawo mieć pretensje.

Ważniejsze było jednak, by doświadczenia te procentowały w mistrzostwach świata.

Wieczorem, już w pogodnych nastrojach poszliśmy na uroczystość zakończenia imprezy. Jeszcze raz przeżywaliśmy przyjemne chwile gdy prezes Aeroklubu RFN z uznaniem mówił o starcie polskiej ekipy. Organizatorzy ogłosili wyniki rajdu, przepraszając za omyłki, w tym za czarny kościół na trasie do Epernay, który znajdował się zupełnie gdzie indziej i w związku z tym nie został odnaleziony przez nikogo. Sklasyfikowano łącznie w konkurencji sportowej 91 załóg, które dotrwały do końca zawodów.

Zwycięzcami zostali pani **Lettko** i pan **Barnstainer** z Kempten na samolocie Robin zdobywając 1 706 pkt. Na drugim miejscu: **Husemann** ze swoim stałym od kilkunastu lat partnerem dr. **Westerberkey'em** — mistrzowie świata z Ceventry (1978), zaledwie o 7 punktów za zwycięzcami. Trzecia była załoga **Höfling — Arntmann** z Aschaffenburga — 1 678 pkt, czwarte miejsce zajęło małżeństwo **Höszlein** — 1626 pkt. a dwa punkty za tą parą — **Świadek — Lenartowicz**, tracąc do zwycięzców 82 punkty. Nasi zawodnicy otrzymali puchar Ministra Spraw Wewnętrznych RFN. **Baran** i **Nycz** zajęli 11 miejsce — 1 559 pkt, a **Popiołek** i **Bylok** — 25 miejsce — 1 412 punktów.

Czołowi piloci rajdu otrzymali puchary i nagrody rzeczowe, a wszyscy uczestnicy — pamiątkowe plakietki. Osobiście miałem przyjemność przekazać organizatorom podziękowanie za miłą imprezę o dużej wartości propagandowej. Kierownikowi rajdu **Wilfriedowi Müllerowi**, honorowemu prezesowi Aeroklubu RFN **Grafowi von Hardenberg** oraz aktualnemu prezesowi Aeroklubu RFN **Georgowi Brüttingowi** wręczyłem pamiątkowe medale 60-lecia APRL co zostało skwitowane oklaskami.

Pożegnalna kolacja przekształciła się w ciąg spotkań towarzyskich. Z przyjemnością witaliśmy przy naszym stole **A. Gehrigera**, popularnego Pirata, wieloletniego przewodniczącego komisji szybowcowej FAI, następnie jej wiceprezydenta i prezydenta. Pirat ze zwykłym sobie poczuciem humoru mówił, że jak się dowiedział o naszym udziale w rajdzie, to specjalnie przyleciał na jego zakończenie korzystając z prywatnego UFO. Częstymi gośćmi przy naszym stole byli posiadacze i... posiadaczki polskich Wilg w RFN. Bardzo interesowali się sposobem pilotażu i obsługi tych samolotów. Prosili też o pokazy w czasie pobytu na mistrzostwach świata. Większość spotkań i rozmów kończyło się zdaniem:

— Do zobaczenia w Aschaffenburgu!

Wystartowaliśmy z Baden-Baden o 10.10 i po dwóch międzylądowaniach w Bayreuth i Jeleniej Górze już o 18.00 wylądowaliśmy na lotnisku Babice, gdzie wśród skorodowanych budek zastępujących pomieszczenia Aeroklubu Warszawskiego (coś ściska za gardło!), powiedzieliśmy też sobie:

— Do zobaczenia.

BOHDAN JANCELEWICZ

Przed lądowaniem w Baden-Oos. Zdjęcia autora.





nowiny

Nr 218-219
sierpień-wrzesień
1980



TRZY SATYSFAKCJE W JEGO ŻYCIU

— Oddanie do użytku nowego dworca miejskiego LOTU w Gdańsku miało oprawę uroczystą. Nowa siedziba LOTU na Targu Węglowym 2/4 jest imponująca. Jednym słowem warto było przez trzy lata zmagać się z trudnościami — zwracam się do kierownika oddziału PLL LOT w Gdańsku, EDWARDA KOLENDO.

— Warto, oczywiście że warto. Jestem bardzo dumny z naszego nowego domu, który jest nie tylko okazały i funkcjonalny, ale również położony w bardzo atrakcyjnym punkcie całego Trójmiasta — na gdańskiej Starówce. I co osobiście najbardziej cieszy, podoba się mieszkańcom Gdańska.

— Przeglądałam z inż. Tadeuszem Makaroffem, nadzorującym z ramienia LOTU wszystkie prace, archiwalny już dzisiaj pierwotny projekt dworca. Porównując go z projektem powykonawczym doszliśmy do wniosku, że mają one ze sobą niewiele wspólnego...

— Ale łączy je przecież wspólna idea. Chodziło nam o stworzenie w samym sercu Gdańska centrum usług służących obsłudze ruchu turystycznego krajowego i zagranicznego. Natomiast cała operacja związana z budową miejskiego dworca obsługi pasażerów LOTU nie miała od początku, czyli od lipca 1977 r. przysłowiowego szczęścia. Problemów było sporo. Nasza lokalna prasa pisała o tym bardzo wiele... Ale nie wracajmy już do przeszłości. Liczy się dzień dzisiejszy i perspektywa na dalsze lata.

— Do przeszłości chciałabym powrócić, ale w formie bardziej osobistej. Z Gdańskiem i z LOTEM jest Pan związany od jego powojennych początków...

— Dokładnie od 1948 r. Po zdemobilizowaniu znalazłem się na Wybrzeżu i zgłosiłem do pracy w gdańskim LOCIE. Z pracownika startu po odpowiednim przeszkoleniu, zostałem dyżurnym ruchu lotniczego, by w 1954 r. objąć stanowisko kierownicze — zawiadowcy portu lotniczego w Gdańsku-Wrzeszczu. Przypomnę, że wszystkie służby związane z lotnictwem cywilnym były do 1959 r. w gestii PLL LOT. W kwietniu 1959 r. powołano do życia w Ministerstwie Komunikacji Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych — ZRLiLK, który przejął całość zagadnień związanych z ruchem lotniczym i jego inwestycjami. Dlatego też od 1959 r. stanowisko, które obecnie wraz z moimi 11 kolegami w kraju zajmuję brzmi — kierownik oddziału PLL LOT. Ja odpowiadam za Gdańsk. I na tym skończyłbym moją lotowską historię, bardzo krótką, mimo tych 32 lat i siwych włosów na głowie.

— Chciałabym naszą rozmowę zakończyć pytaniem być może stereotypowym: co Pan uważa za swój największy sukces w życiu?

— Odpowiedź na Pani pytanie może zabrzmieć również stereotypowo. Należę do tej kategorii ludzi, dla których sukces zawodowy jest sukcesem osobistym. Powiem nieskromnie, że w życiu swoim odniosłem tych sukcesów wiele, ale trzy są dla mnie najważniejsze: po pierwsze — że pracuję z młodymi wspaniałymi ludźmi, którzy lubią to co robią, po drugie — dumny jestem z tego, że za mojej kadencji oddane zostało do użytku jedyne w Polsce Ludowej budowane od podstaw lotnisko w Rębiechowie, po trzecie — raduje moje oczy nowy dworzec miejski LOTU w Gdańsku.

— Dziękuję za rozmowę.

I. T.



Zdjęcia: J. Czerniak (2)

NAJNOWOCZEŚNIEJSZY W POLSCE

Gdańsk spełnia w komunikacji lotniczej doniosłą rolę. Rębiechowo jest drugim co do wielkości ruchu pasażerskiego portem lotniczym w Polsce, obsługującym linie krajowe i zagraniczne.

W ubiegłym roku gdański LOT obsłużył prawie ćwierć miliona pasażerów. Jednak nie bez trudności. Fatalne warunki obsługi klientów w biurze miejskim LOT spowodowane ogromną ciasnotą pomieszczeń i zbyt małą liczbą kas oraz punktów informacyjnych sprawiały, że zwłaszcza w okresie sezonu długie kolejki odstraszały pasażerów.

Czerwiec br. przyniósł radykalną poprawę sytuacji. Zakończona została przebudowa pawilonu meblowego na Dworzec Obsługi Miejskiej LOTU będący obecnie najnowocześniejszą tego typu placówką w kraju, w której system obsługi pasażerów zapewni dobre warunki zakupu biletu lotniczego i możliwość korzystania na miejscu z wielu dodatkowych usług.

Dworzec Obsługi Miejskiej LOTU znajduje się w centralnym punkcie Gdańska, na Targu Węglowym. Taka lokalizacja wymagała od projektantów zharmonizowania wyglądu zewnętrznego budynku z panoramą, jaką tworzą zabytkowe obiekty Gdańska przy wejściu na Stare Miasto. Zespół architektów z Biura Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku pod kierownictwem architekta Czesława Milera poradził sobie z tym problemem doskonale. Zamierzony efekt osiągnięto poprzez zastosowanie odpowiedniej kolorystyki. Elewacja wykonana jest z ciemnobrązowych blach aluminiowych, z którymi dobrze współgrają ogromne napisy LOT wycięte z miedzianej blachy. Całości dopełniają, zajmujące niemal całą powierzchnię ścian, szyby refleksyjne w brązowym odcieniu, które jednocześnie chronią pomieszczenia przed nadmiernym nasłonecznieniem.

Wystrój wnętrz również odbiega od stereotypu. Sufity wykonane są z białych, blaszanych kasetonów, w których umieszczone zostały lampy jarzeniowe. Słupy i ściany natomiast wyłożone są panelami drewnopodobnymi w kolorze mahoniu. W tej samej tonacji utrzymany jest wystrój wszystkich stanowisk obsługi oraz informacyjnych napisów.

Na dobrą opinię zasługuje też funkcjonalność obiektu. Na sali operacyjnej o powierzchni 500 m kw. znajduje się 5 kas zagranicznych i 6 krajowych oraz trzy stanowiska informacyjne z automatyczną rezerwacją miejsc w ruchu zagranicznym. Na ekranie monitora ukazują się w ciągu kilkunastu sekund informacje nie tylko o wolnych miejscach na loty z Polski, ale także z różnych portów lotniczych świata.

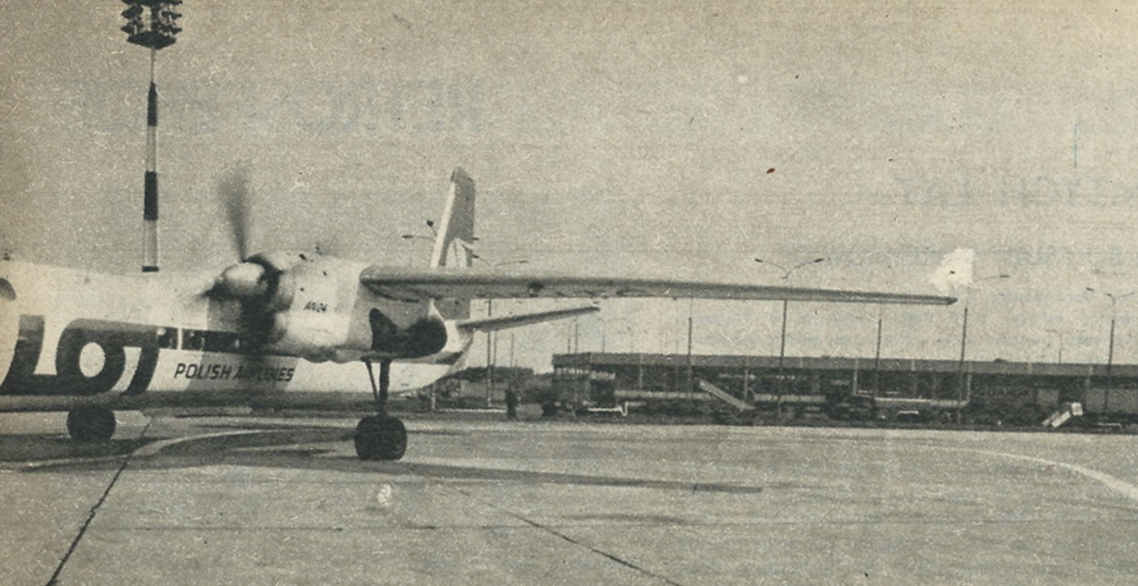
W systemie krajowym działa podobne urządzenie. Ponadto obsługę klientów wyruszających na trasy krajowe usprawnia urządzenie specjalnie dla potrzeb LOTU skonstruowane przez „Radmor". Zapewnia ono natychmiastowe połączenia wszystkich punktów sprzedaży biletów lotniczych z centralnym ośrodkiem rezerwacji miejsc, który znajduje się na zapleczu kas dworca miejskiego LOTU. W ciągu bardzo krótkiego czasu otrzymywana jest odpowiedź o wolnych miejscach i ewentualnych innych połączeniach. Linia ta łączy też centrum z Warszawą.

Dworzec Miejski w Gdańsku oferuje swoim klientom całą gamę usług dodatkowych. Na parterze znajduje się: poczta, gdzie można uzyskać m. in. międzynarodowe połączenia telefoniczne, punkt informacji turystycznej i wymiany walut, przechowalnia bagażu. W najbliższym czasie uruchomione zostaną kasy PKS.

Nie mają powodów do narzekań także pasażerowie oczekujący na odlot. Do ich dyspozycji oddano przestronną poczekalnię, z której można przejść do kawiarni. Kawiarnia, mająca ok. 50 miejsc, przyciąga gości niekonwencjonalnym wystrojem. Dodatkową dekorację stanowią ekspozycje prac gdańskich plastyków.

Dworzec Obsługi Miejskiej LOTU spełnia dobrze swoje zadania, chociaż nie wszystko jest jeszcze dopięte na przysłowiowy ostatni guzik. Trwają prace przy montażu urządzeń klimatyzacyjnych i wentylacyjnych. Do końca br. dworzec otrzymać ma także zegary. Natomiast kłopoty etatowe sprawiły, że w pierwszych tygodniach funkcjonowania obiektu nie obeszło się bez głośnej krytyki ze strony klientów LOTU, którzy uważali, że świecące pustkami stanowiska obsługi przynoszą złą sławę nowej placówce.

M. NOWAK



OT W GDAŃSKU





SONDA

Sami, jako wydział reprezentujący administrację wojewódzką, podejmowaliśmy inicjatywy w sprawie stworzenia odpowiednich warunków odprawy pasażerów, próbując pośredniczyć w kontaktach. Obiecywano sobie po tym wiele, po czym praktyka dowiodła, że kończyło się na obietnicach efektywnej współpracy...

Czy jednak LOT dokłada w tej sprawie należytych starań? Myślę, że przedsiębiorstwo może uczynić w tej sprawie znacznie więcej. Choćby poprzez taką organizację pracy, by w terminalu miejskim nie było kolejek, a informacja o połączeniach lotniczych w biurach obsługi ruchu turystycznego były powszechnie dostępne; Z praktyki wiem, że tak nie jest. Wniosek: cenimy sobie wysoko LOT, jako przewoźnika, ale chętnie widzieć będziemy to przedsiębiorstwo, jako stałego partnera w rozwiązywaniu tematu „turystyka" na co dzień. (A. G.)

LECH RUDNICKI – dyrektor naczelny Przedsiębiorstwa Spedycji Międzynarodowej C. Hartwig w Gdyni



Spośród pięciu przedsiębiorstw C. Hartwig, działających na terenie kraju — trzy obsługują przewozy morskie, zaś Gdynia zajmuje w tym gronie przodujące miejsce. Decyduje o tym zarówno liczba zatrudnionych, wielkość ładunków, jak i kierunki, wynikające z geograficznego podziału zadań. Przy wykorzystaniu środków transportowych bierzemy również pod uwagę potencjał LOTU.

Od kwietnia do lipca br. wyekspediowaliśmy drogą lotniczą 20 przesyłek do Warszawy i na południe kraju. A to moim zdaniem nie powinno satysfakcjonować ani nas, ani tym bardziej LOTU. Dowodem funkcjonowanie C. Hartwig w Warszawie, czy naszych spółek mieszanych: PSAT w Londynie i Amerpol w Nowym Jorku...

Rozwój konteneryzacji i współpracy ze szczególnie ważnymi kontrahentami w tzw. drugim obszarze płatniczym na obu kontynentach amerykańskich, Dalekim Wschodzie, w Australii i Nowej Zelandii oraz częściowo w Anglii — to także szansa na wzrost przewozu ładunków via Rębiechowo...

Są jednak dwa warunki, które spełnić powinien LOT; po pierwsze — zapewnić odpowiednie pojemności ładunkowe, po wtóre — bezpośrednie połączenia lotnicze z krajami socjalistycznymi. Czy przedsiębiorstwo potrafi sprostać naszym oczekiwaniom? Jeśli odpowiedź będzie na „tak" — z chęcią włączymy LOT w szerszym niż dotąd zakresie do kręgu naszych kontrahentów. (A. G.)

JERZY GRUSZKA – zastępca dyrektora PPDiUR „DALMOR" w Gdyni



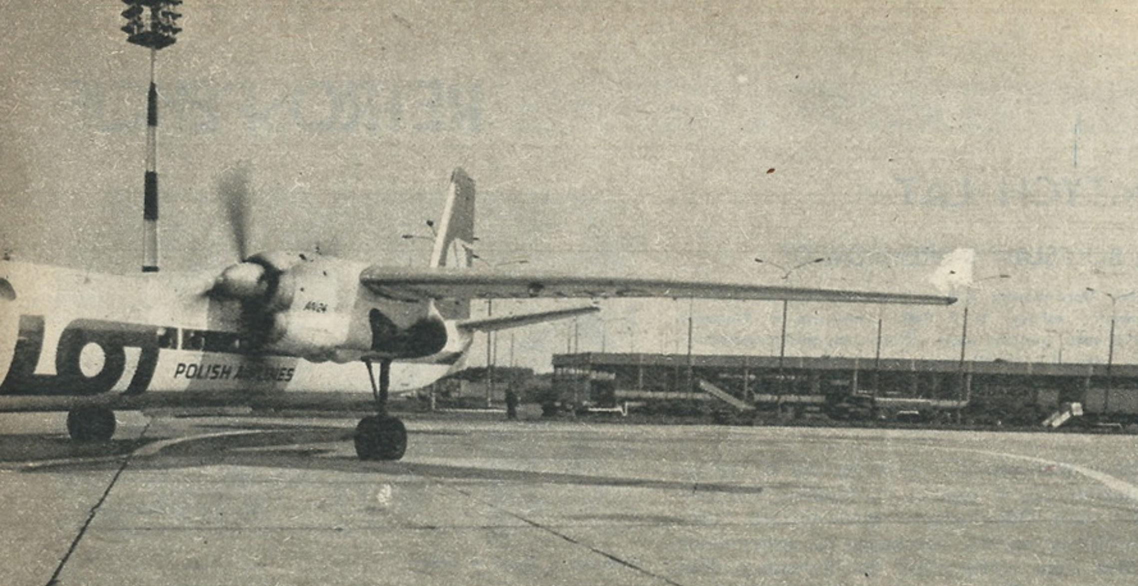
Zmieniająca się sytuacja w światowym rybołówstwie dalekomorskim, spowodowana rozszerzeniem stref ekonomicznych przez państwa przybrzeżne — zmusiła nasze przedsiębiorstwo do wprowadzenia dwuletnich cyklów eksploatacji statków bez zawinięć do portu macierzystego. Wynikła zatem konieczność transportowania drogą lotniczą załóg na jednostki, poławiające w północnych i południowych rejonach Atlantyku i Pacyfiku.

Od marca 1973 roku następuje systematyczny wzrost liczby rybaków, przewożonych za pośrednictwem LOTU i obecnie przewiduje się wymianę załóg drogą lotniczą z 63 naszych statków, co oznacza w praktyce ok. 4 200 osób... Podpisana z PLL LOT umowa o organizacji lotniczych przewozów załóg rybackich samolotami rejsowymi i czarterowymi sprawiła, że Polskie Linie Lotnicze stały się głównym przewoźnikiem tych załóg do miejsc wskazanych przez armatora.

„Wąskie gardło" stanowi natomiast skromne zaplecze lotniska w Rębiechowie, przystosowane w zasadzie do przewozów krajowych. Szczególnie dotkliwie daje się odczuć brak przechowalni bagażu, który składowany jest wprost na płycie lotniska, bez względu, na panujące warunki atmosferyczne. Częste są więc przypadki jego uszkadzania lub niszczenia. A to pociąga za sobą liczne reklamacje, kierowane do PLL LOT...

Budowa nowego terminalu miejskiego w centrum Gdańska na pewno poprawiła obsługę pasażerów, korzystających z usług krajowego przewoźnika a także możliwości rezerwowania miejsc w lotach zagranicznych; nie wpłynęła jednak na rozwiązanie naszych problemów, powstających przy odprawie odlatujących i powracających do kraju rybaków. Nadrabiać to więc muszą wzmożonym wysiłkiem, zarówno pracownicy PLL LOT, jak i obsługa celna czy paszportowa, której warunki pracy w Rębiechowie również przedstawiają wiele do życzenia. (A. G.)

Zdjęcia: J. Czerniak (6) i M. Zarzecki (4)



OT W GDAŃSKU





SONDA

Sami, jako wydział reprezentujący administrację wojewódzką, podejmowaliśmy inicjatywy w sprawie stworzenia odpowiednich warunków odprawy pasażerów, próbując pośredniczyć w kontaktach. Obiecywano sobie po tym wiele, po czym praktyka dowiodła, że kończyło się na obietnicach efektywnej współpracy...

Czy jednak LOT dokłada w tej sprawie należytych starań? Myślę, że przedsiębiorstwo może uczynić w tej sprawie znacznie więcej. Choćby poprzez taką organizację pracy, by w terminalu miejskim nie było kolejek, a informacja o połączeniach lotniczych w biurach obsługi ruchu turystycznego były powszechnie dostępne; Z praktyki wiem, że tak nie jest. Wniosek: cenimy sobie wysoko LOT, jako przewoźnika, ale chętnie widzieć będziemy to przedsiębiorstwo, jako stałego partnera w rozwiązywaniu tematu „turystyka" na co dzień. (A. G.)

LECH RUDNICKI – dyrektor naczelny Przedsiębiorstwa Spedycji Międzynarodowej C. Hartwig w Gdyni



Spośród pięciu przedsiębiorstw C. Hartwig, działających na terenie kraju — trzy obsługują przewozy morskie, zaś Gdynia zajmuje w tym gronie przodujące miejsce. Decyduje o tym zarówno liczba zatrudnionych, wielkość ładunków, jak i kierunki, wynikające z geograficznego podziału zadań. Przy wykorzystaniu środków transportowych bierzemy również pod uwagę potencjał LOTU.

Od kwietnia do lipca br. wyekspediowaliśmy drogą lotniczą 20 przesyłek do Warszawy i na południe kraju. A to moim zdaniem nie powinno satysfakcjonować ani nas, ani tym bardziej LOTU. Dowodem funkcjonowanie C. Hartwig w Warszawie, czy naszych spółek mieszanych: PSAT w Londynie i Amerpol w Nowym Jorku...

Rozwój konteneryzacji i współpracy ze szczególnie ważnymi kontrahentami w tzw. drugim obszarze płatniczym na obu kontynentach amerykańskich, Dalekim Wschodzie, w Australii i Nowej Zelandii oraz częściowo w Anglii — to także szansa na wzrost przewozu ładunków via Rębiechowo...

Są jednak dwa warunki, które spełnić powinien LOT; po pierwsze — zapewnić odpowiednie pojemności ładunkowe, po wtóre — bezpośrednie połączenia lotnicze z krajami socjalistycznymi. Czy przedsiębiorstwo potrafi sprostać naszym oczekiwaniom? Jeśli odpowiedź będzie na „tak" — z chęcią włączymy LOT w szerszym niż dotąd zakresie do kręgu naszych kontrahentów. (A. G.)

JERZY GRUSZKA – zastępca dyrektora PPDiUR „DALMOR" w Gdyni



Zmieniająca się sytuacja w światowym rybołówstwie dalekomorskim, spowodowana rozszerzeniem stref ekonomicznych przez państwa przybrzeżne — zmusiła nasze przedsiębiorstwo do wprowadzenia dwuletnich cyklów eksploatacji statków bez zawinięć do portu macierzystego. Wynikła zatem konieczność transportowania drogą lotniczą załóg na jednostki, poławiające w północnych i południowych rejonach Atlantyku i Pacyfiku.

Od marca 1973 roku następuje systematyczny wzrost liczby rybaków, przewożonych za pośrednictwem LOTU i obecnie przewiduje się wymianę załóg drogą lotniczą z 63 naszych statków, co oznacza w praktyce ok. 4 200 osób... Podpisana z PLL LOT umowa o organizacji lotniczych przewozów załóg rybackich samolotami rejsowymi i czarterowymi sprawiła, że Polskie Linie Lotnicze stały się głównym przewoźnikiem tych załóg do miejsc wskazanych przez armatora.

„Wąskie gardło" stanowi natomiast skromne zaplecze lotniska w Rębiechowie, przystosowane w zasadzie do przewozów krajowych. Szczególnie dotkliwie daje się odczuć brak przechowalni bagażu, który składowany jest wprost na płycie lotniska, bez względu, na panujące warunki atmosferyczne. Częste są więc przypadki jego uszkadzania lub niszczenia. A to pociąga za sobą liczne reklamacje, kierowane do PLL LOT...

Budowa nowego terminalu miejskiego w centrum Gdańska na pewno poprawiła obsługę pasażerów, korzystających z usług krajowego przewoźnika a także możliwości rezerwowania miejsc w lotach zagranicznych; nie wpłynęła jednak na rozwiązanie naszych problemów, powstających przy odprawie odlatujących i powracających do kraju rybaków. Nadrabiać to więc muszą wzmożonym wysiłkiem, zarówno pracownicy PLL LOT, jak i obsługa celna czy paszportowa, której warunki pracy w Rębiechowie również przedstawiają wiele do życzenia. (A. G.)

Zdjęcia: J. Czerniak (6) i M. Zarzecki (4)



HENRYK SINIARSKI – kierownik wydziału przewozów krajowych w PLL LOT

Gdańsk stanowi ważny punkt na lotniczej mapie Polski. Udział przewozów z/do Gdańska w ogólnych przewozach krajowych PLL LOT wynosił w ostatnich latach 13—18%. W roku 1979 na linii Gdańsk — Warszawa przewieziono 148 274 pasażerów, zaś z linii tzw. bocznych, omijających Warszawę, największą liczbę pasażerów przewieziono w roku 1979 na linii Gdańsk — Kraków. Gdańsk ma największą po Warszawie ilość połączeń z innymi miastami, w roku bieżącym było ich 7 — do Warszawy, Rzeszowa, Krakowa, Katowic, Wrocławia, Bydgoszczy i Zielonej Góry.

Wskaźnik wykorzystania miejsc pasażerskich na linii Warszawa — Gdańsk kształtował się w roku 1979 na poziomie 73,1%. Również wysokie wskaźniki wykorzystania miejsc pasażerskich uzyskano na liniach bocznych z Gdańska do Rzeszowa — 81,%, Krakowa — 80% i Katowic — 74,2%. Dynamicznie rozwijają się przewozy zagraniczne z/do Gdańska; dla porównania w 1978 roku przewieźliśmy w ruchu zagranicznym 17 425 pasażerów, zaś w 1979 roku przewieźliśmy 21 743 pasażerów (wzrost 25%).

Gdańsk ma regularne połączenia z Budapesztem i Berlinem. Lądują tu również samoloty Aerofłotu obsługujące linię do Leningradu. Z Gdańska wykonujemy rocznie kilkadziesiąt lotów charterowych, m. in. dalekodystansowe loty do Ameryki Południowej.

Lotnisko gdańskie spełnia funkcję lotniska zapasowego dla Warszawy (obok Krakowa, Poznania i Rzeszowa). W warunkach naszego kraju, którego obszar bywa często miejscem styku jakościowo różnych obszarów pogody, dysponowanie lotniskiem zapasowym dla ruchu międzynarodowego w rejonie północnym, zwłaszcza przy intensyfikacji ruchu lotniczego jest koniecznością.

Systematyczny wzrost udziału lotniska gdańskiego w przewozach ogólnokrajowych i międzynarodowych stworzył potrzebę przystosowania go do zwiększonych zadań stawianych przez komunikację lotniczą w tym rejonie kraju, wymagających przyjmowania coraz większej liczby i coraz nowocześniejszych samolotów. W roku 1974 zostało oddane do użytku nowe lotnisko w Rębiechowie; zrealizowano obiekty przewidziane I etapem budowy: drogę startową długości 2 800 metrów, oprzyrządowaną w ILS, drogi kołowania, płyty postojowe dla samolotów, świetlne pomoce nawigacyjne i radar precyzyjnego podejścia oraz techniczną zabudowę portu lotniczego, w tym część dworca towarowego tymczasowo adaptowanego na dworzec pasażerski.

Warunki obsługi pasażerów na lotnisku nie są obecnie najlepsze i koniecznością jest kolejna rozbudowa (II etap) dworca według opracowanej dokumentacji, w wyniku której przepustowość portu zwiększy się kilkakrotnie.

Pozytywne wykonanie zadań przewozowych i finansowych przez Oddział Gdańsk jest możliwe dzięki dużej ofiarności i zaangażowaniu całego kolektywu pracowników LOTU w Gdańsku, kierowanego przez Edwarda Kolendo. Oddział Gdańsk w Socjalistycznym Współzawodnictwie Pracy między oddziałami krajowymi zajął w roku 1979 pierwsze miejsce. Do szczególnie wyróżniających się pracowników oddziału należą: Helena Bohusz, Ryszard Lotterhoff, Adolf Kawecki, Tomasz Maciejewski, Bolesław Wróblewski i Walentyna Szuszkiewicz.

(x)

Zdjęcie: J. Czerniak

Z TAMTYCH LAT

wspomina **BOLESŁAW DOREMBOWICZ**

Mjr Bolesław Dorembowicz („Styka", „Szczepan") do wybuchu wojny był dowódcą eskadry w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu. We wrześniu 1939 roku, podczas walki z Niemcami, został zestrzelony, doznał ciężkich kontuzji i stracił nogę. Mimo inwalidztwa aktywnie uczestniczył w pracy konspiracyjnej. Brał udział m.in. w akcji V-1 i V-2. Po wojnie był pierwszym kierownikiem oddziału PLL LOT w Gdańsku.

Po Powstaniu Warszawskim — wspomina B. Dorembowicz znalazłem się w okolicy Radomska. Był październik 1944 roku. Odnalazłem i sprowadziłem rodzinę; wegetowaliśmy na wsi oczekując na wyzwolenie. W lutym 1945 roku wyruszyłem do Warszawy. Nasz dom był w gruzach. Do czego więc wracać? Już wtedy wiedziałem dobrze, że tylko do lotnictwa. Ale cóż... latanie było dla mnie zamknięte; służba w lotnictwie cywilnym była jednakże możliwa. Pojechałem do Warszawy, gdzie działały już PLL LOT. Dyrektor Wojciech Zieliński zaproponował mi organizację i kierownictwo LOTU w Gdańsku. Była połowa kwietnia 1945 roku.

Lotnisko było położone we Wrzeszczu. Stacjonowała tu radziecka jednostka lotnicza pod dowództwem płk. Ziemlankina. Obecność radzieckiej jednostki była dla nas niezwykle ważna — zapewniała bezpieczeństwo (na Helu jeszcze bronili się Niemcy) i chroniła przed niepożądanym zasiedleniem mieszkań, które chciałem utrzymać dla przyszłych pracowników oddziału.

Na lotnisku nie było dróg startowych. Zabudowa dworca lotniczego, czyli dwa hangary, zlokalizowana na południowym krańcu lotniska przy ulicy Dzierżyńskiego. W pobliżu znajdowały się budynki mieszkalne (ciąg budynków o standardowych mieszkaniach). Radiostacja usytuowana była na nadmorskim krańcu lotniska.

Przystąpiliśmy do usuwania zniszczeń i odbudowy urządzeń niezbędnych do eksploatacji portu lotniczego. W tym pierwszym okresie obsada naszej placówki była nieliczna. Wraz z rodziną przyjechał pan Mnichowicz, radiotelegrafista. Z żoną i córeczką przybył z dalekich stron pan Cywiński, kierowca. A z rodziną pana Wysockiego, naszego bagażowego, przywędrowała łaciata krowa. Pasła się gdzieś potem na skraju lotniska i żywiła tę gromadkę dzieci. W miarę stabilizacji warunków w kraju — zasięg pracy oddziału wzrastał, wobec czego i grono pracowników rosło. Na pomieszczenia biurowe zajęliśmy trzypokojowe mieszkanie w budynku przy ul. Kościuszki 31. Tu odbywało się przyjmowanie i odprawa pasażerów.

Oddział LOTU w Gdańsku był ważną placówką. Po wojnie komunikacja powietrzna z Gdańskiem została wznowiona w dniu 18.IV.1945 roku poprzez utworzenie linii okrężnej Warszawa — Olsztyn — Gdańsk — Bydgoszcz — Warszawa. W komunikacji zagranicznej Gdańsk był punktem lądowania na trasie Sztokholm — Warszawa. W wypadku złych warunków atmosferycznych przyjmował równie samoloty z innych tras. Dla załóg urządziliśmy pokoje noclegowe.

Z Warszawy przylatywał jeden samolot dziennie, czasami dwa. Ten samolot odlatywał tego samego dnia do Warszawy. Pasażerów przywoziliśmy przystosowaną ciężarówką z Sopotu sprzed oddziału Orbisu, który zajmował się też sprzedażą biletów lotniczych. Do tego



Lotnisko w Rumii w zimie

miejsca odwoziliśmy pasażerów z lotniska. Ciekawostka: ta sama ciężarówka woziła pasażerów do końca mej pracy w Gdańsku, czyli do roku 1949.

O punktualności nie można było wtedy mówić... Trzeba pamiętać, że lataliśmy na wysłużonych w czasie wojny Dakotach, które zabierały na swój pokład około 28-ośmiu pasażerów. Również złe warunki atmosferyczne komplikowały latanie. Kierownik ruchu ręcznie układał tzw. literę T, zmieniając jej położenie w ciągu dnia w miarę zmian kierunku wiatru. Po kilkumiesięcznej eksploatacji linia okrężna na skutek trudności paliwowych została przerwana. Ponowne uruchomienie komunikacji z Gdańskiem nastąpiło w dniu 20 lutego 1946 roku przez otwarcie bezpośredniego połączenia lotniczego Warszawa—Gdańsk.

Któregoś roku, była ostra zima, z obfitymi opadami śniegu i huraganowymi wiatrami od morza, które całkowicie sparaliżowały pracę na lotnisku. Zajęliśmy wówczas nieco korzystniej położone lotnisko w Rumii Zagórzu, a pasażerów do samolotu dowoziliśmy konnymi saniami. Śnieg był tak głęboki, że sanie musiała ciągnąć para koni. Widok był niezwykły: samoloty — szczyt techniki a przy nim zwykłe, chłopskie sanie.

W życiu lotniska były różne uroczyste chwile, jak np. ta, gdy serdecznie witaliśmy milionera powietrznego, pilota Klemensa Długaszewskiego, po jego powrocie z zagranicy i objęciu służby w LOCIE.

W 1946 roku przybył nam współużytkownik lotniska — Aeroklub Gdański. Rozpoczęto też budowę betonowych dróg startowych na lotnisku we Wrzeszczu, która trwała do roku 1948. Podczas tych prac lataliśmy znów z Rumii Zagórza.

Gdy na początku 1949 roku opuszczałem Gdańsk, było już widoczne, że placówka LOTU będzie rozwijać się pięknie. Wróciły bowiem polskie statki, wrócili nasi żołnierze, z różnych stron świata. W tym czasie porty polskie ożyły i całe Wybrzeże tętniło życiem, a więc i LOT w Gdańsku nie mógł opóźnić swojej służby. Wiadomo, że struktura i organizacja Oddziału musiała się w sposób istotny zmienić wraz ze wzrostem zadań placówki i zasięgiem jej działania i, że obecny LOT w Gdańsku niczym nie przypomina tamtego z moich lat.

(I. T.)



Gdańsk-Wrzeszcz, rok 1947. Pierwszy z prawej: B. Dorembowicz.



L. Błoński i B. Dorembowicz w biurze kierownika ruchu na lotnisku Gdańsk-Wrzeszcz.



Powitanie K. Długaszewskiego w Gdańsku.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58. Redaktor: Iwona Tarała. Zdjęcia w numerze: Janusz Czerniak, M. Zarzecki i archiwum.



WYŚCIG

O ile modele szybkie przeznaczone są dla znawców, o tyle konkurencja wyścigu może być uznana za bardzo widowiskową, budzącą zainteresowanie również niespecjalistów. Wystarczyło popatrzeć na trybuny wypełnione szczelnie widzami, właśnie podczas rozgrywania wyścigu — klasy F2C. Na starcie w tej klasie stanęły 64 zespoły dwuosobowe. (W 1978 r. w W. Brytanii startowały 44 zespoły). Już podczas treningów obserwowano doskonałe przygotowanie sportowców jak i sprzętu. Modele tej klasy mają w przeciwieństwie do modeli F2A układy konwencjonalne, a nawet nieco zbliżone do redukcyjno-latających. Wszystkie z kabinkami, podwozia stałe, startują i lądują jak prawdziwe samoloty.

W wyścigu mogą brać udział dwa lub trzy zespoły. Za zespół uważa się pilota i mechanika. Wyścig jest wielkim popisem sprawności obu zawodników. Jest on także bardzo absorbujący dla komisji międzynarodowej złożonej aż z 21 osób, pozostających pod kierownictwem **Janusza Kumorowicza**. Wymaga zastosowania elektronicznej aparatury, bez której nie byłoby możliwości bezbłędnego określenia liczby okrążeń i uzyskanego czasu przez latające po kręgu dwa lub trzy modele jednocześnie.

W przededniu konkurencji tłoczno jest w dużym namiocie komisji technicznej. Tutaj każdy model poddawany jest drobiazgowym badaniom. Model zostaje zważony (masa startowa nie może przekroczyć 700 g), a skrzydła i stateczniki zmierzone. Obliczenie powierzchni przeniesionych rzutów pionowych na papier ułatwia planimetr i kalkulator elekroniczny. Zmierzona zostaje również pojemność skokowa cylindra — maksimum 2,5 cm^3 jak i pojemność zbiornika — maksimum 7 cm^3. Komisja dysponuje licznymi przyrządami pomocniczymi, jak na przykład przyrządem do pomiaru szerokości kadłuba (też ważne, bo związane z przepisami), jego szerokości i średnicy kół podwozia. A kiedy każdy model zostanie zbadany i ostukany otrzymuje nalepki, certyfikaty, numer startowy, a zdenerwowany procedurą zawodnik (a nuż wykryją jakieś niedopatrzenie!) wreszcie wychodzi z namiotu ustępując miejsca następnemu.

Faworytem tej klasy modeli jest mistrzowski zespół Holendrów, braci Metkemeyer. Groźni są Duńczycy, Anglicy i zawodnicy z ZSRR, W. Szapowałow i W. Onufrienko. Polskę reprezentują trzy zespoły: A. Żmidziński — R. Włodarczyk; A. Ziemniak — A. Bałkowski oraz M. Brożek — L. Jastrzębski.

Idziemy na start. Wszystko już przygotowane. Sędziowie na pomoście wieży obserwacyjnej. Widzowie na trybunach, a do środka kręgu wchodzą zawodnicy. Konkurencja rozgrywana jest w trzech etapach: ćwierćfinał, półfinał i finał. Do finału wchodzą trzy zespoły, które uzyskały najlepsze wyniki w półfinałach.

Wyścig odbywa się na dystansie 10 km, co odpowiada 100 (stu) okrążeniom. W finale pokonywana jest odległość 20 km, co odpowiada 200 (dwustu) okrążeniom. Ze względu na ograniczoną — standardową pojemność zbiorników paliwa, regulaminową odległość modele pokonują z licznymi międzylądowaniami. Sztuka polega na jak najszybszym wylądowaniu, przechwyceniu modelu przez mechanika, błyskawicznym napełnieniu zbiornika paliwem, rozruchu i starcie. Proszę mi wierzyć, że cała procedura trwa w rzeczywistości krócej niż mój opis. Popis sprawności pilotów i mechaników, zręczne manewry miniaturowych samolotów, bardzo realistyczny ich wyścig, wzbudzają ogromne zainteresowanie wszystkich obecnych na mistrzostwach.

W pierwszej rundzie mistrzowie świata z 1978 r. bracia Metkemeyer uzyskują czas 3 min 29,2 s, Rosjanie Szapowałow i Onufrienko 3 min 55,3 s, Włosi, bracia Cipolla — 3 min 48,2 s, Jugosłowianie, również bracia Pazinowie zostają zdyskwalifikowani, a Kanadyjczycy, bracia Fairey mają czas 4 min 01,3 s.

Co tam widać na tablicy wyników pierwszej rundy? Węgrzy J. Balogh — W. Dorant mają 3 min 36,5 s; Polacy A. Żmidziński — R. Włodarczyk — 4 min 16,8 s; A. Ziemniak — A. Dałkowski — 4 min 20,4 s; M. Brożek — L. Jastrzębski — 4 min 34,5 s; zawodnicy z RFN J. Lenzen — F. Pieper — 4 min 55,0 s. Kubańczycy — J. Ramos — O. Gonzales — 5 min 22,0 s, a Szwedzi U. Larsson — H. Andersson — 6 min 15,4 s. Na 64 zespoły, które przystąpiły do wyścigu, w pierwszej rundzie zdyskwalifikowano 12 zespołów. Dyskwalifikacja spowodowana była przede wszystkim niewykonaniem przepisowej liczby okrążeń, awariami silników lub modeli. W drugiej rundzie 10 dyskwalifikacji. Odpada zatem 20 osób. W pierwszym półfinale na starcie znajduje się 9 zespołów. A tylko trzy zostają zakwalifikowane. To jest prawdziwy wyścig! W drugim półfinale mamy 9 zespołów, spośród których dwa nie zdobywają punktacji, a dwa zostają zdyskwalifikowane. Do finału dochodzą trzy zespoły. Dwa zostają zdyskwalifikowane. Pozostaje jeden — ten zwycięski, z wynikiem 7 min 22,6 s. Wynik ten należy do Duńczyków: H. Geschwendtera — J. Mau. Tych samych, którzy dwa lata temu zajęli drugie miejsce za Holendrami. Porywająca była walka finałowa, kiedy jednocześnie latały 3 modele obsługiwane przez 3 pilotów i 3 mechaników.

Ostateczne wyniki w klasie F2C przedstawiają się następująco (podaję tylko 10 miejsc i wyniki Polaków):

2—3 J. E. Albittron — W. Perkins (USA) — 3.33.6/3.41,7/3.42,2; **S. Smith — C. Brown (W. Brytania)** — 3.42,)/3.49,7/3.40,9; **4. Metkemeyer — Metkemeyer (Holandia)** — 3.29,2/4.04,3/3.44,6; **5. J. Balogh — W. Dorant (Węgry)** — 3.36,5/4.25,0/0; **6. Heaton — M. Ross (W. Brytania)** — 3.48,5/3.45,2/3.52,4; **7. H. Visser — E. Buys (Holandia)** — 3.46,6/4.18,3/3.45,5; **8. A. Cipolla — P. Cipolla (Włochy)** — 3.48,2/3.58,6/0; **9. J. Fischer — H. Straniak (Austria)** — 3.50,4/0; **10. A.Peracci — A. Rossi (Włochy)** — 4.19,2/3.53,4/0.

38. A. Żmidziński — R. Włodarczyk (Polska) — 4.16,8/5.31,7/0; **42. A. Ziemniak — B. Gałkowski (Polska)** — 4.20,4/42.20,4/0; **51. M. Brożek — L. Jastrzębski (Polska)** — 4.34,2/0.

Zespołowo: 1. W. Brytania — 11.30,1; **2. Dania** — 11.41,6; **3. Węgry** — 11.46,9; **4. Austria** — 11.59,7; **5. USA** — 12.01,2; **13. Polska** — 13.11,4.

Wyniki zespołowe są sumą najlepszych (czyli najkrótszych) czasów lotów modeli zawodników z poszczególnych państw. Pokonaliśmy jedynie zespół Kuby i Szwecji.

(cdn.)

PAWEŁ ELSZTEIN











NA ZDJĘCIACH:

1. Start do wyścigu na torze F2C°.
2. Holender Metkemeyer (mechanik) obrońca tytułu mistrza świata z 1978 r.
3. Amerykanin W. Perkins z oryginalnym modelem bezogonowym.
4. Włoch P. Cipolla. W klasie F2C obowiązuje noszenie hełmów ochronnych. Na lewym ramieniu mechanika widoczny jest zbiornik paliwa i przewody. Podczas napełniania zbiornika, kiedy każda sekunda jest ważna urządzenie takie pozwala na szybką obsługę modelu.
5. Członek zwycięskiego zespołu, Duńczyk J. Mau (z modelem) w rozmowie z Anglikiem C. Brownem.
6. Komisja techniczna. Sprawdzanie licencji przed oględzinami modeli.

Zdjęcia: B. Koszewski (2) i P. E. (4)



Śmigłowiec Mi-2 produkcji WSK PZL-Świdnik ma części wirników nośnych wykonane z konstrukcji ulowych.

KONSTRUKCJE ULOWE

W poszukiwaniu coraz doskonalszych materiałów do budowy samolotów i śmigłowców sięgnięto po wzorce z przyrody. Takim rozwiązaniem są konstrukcje ulowe, które znalazły zastosowanie w wielu nowoczesnych statkach powietrznych. Konstrukcje te składają się z trzech warstw: dwóch cienkich powłok zewnętrznych oraz trzeciej warstwy wewnętrznej, bardzo lekkiej zwanej wypełniaczem. Wypełniacz służy do podtrzymywania przyklejonych do części wewnętrznych warstw zewnętrznych, chroniąc je przed lokalną utratą sztywności. Ogólna sztywność całej konstrukcji jest wielokrotnie większa od sztywności warstw składowych, dzięki czemu można stosować te rozwiązania bez podłużnic, przy znacznie zwiększonej odległości między żebrami.

Sam wypełniacz ulowy ma konstrukcję podobną do plastra miodu. Składa się z komórek najczęściej sześciokątnych o szerokości od 3 do 12 milimetrów, zbudowanych z cienkiej sklejanej folii aluminiowej (czasem stalowej) o grubości od 0,025 do 0,1 mm. Tak wykonany wypełniacz jest bardzo lekki — jego gęstość właściwa wynosi zaledwie 0,05—0,1 g/cm³ i jest kilkadziesiąt, ba nawet ponad sto razy mniejsza od gęstości materiału jednorodnego. A przy tym bardzo wytrzymały!

Niedawno miałem możność osobiście przekonać się o zaletach wypełniaczy ulowych. Płyta zbudowana z cienkiej folii aluminiowej o wymiarach kilkunastu, może kilkudziesięciu centymetrów i ważąca chyba kilkanaście dekagramów z powodzeniem utrzymywała mój ciężar, gdy wszedłem na nią nogami.

Konstrukcje ulowe z reguły nie mają kształtu prostokątnego, ale bardziej skomplikowany, gdyż są stosowane np. na części łopat wirników nośnych śmigłowców, czy lotek, klap, hamulców aerodynamicznych, klapek odciążających i wyważających samolotów. W związku z tym zachodzi pytanie, jak są obrabiane płyty ulowe w celu nadania potrzebnego kształtu?

W celu ułatwienia mechanicznego kształtowania płyt wypełniacza ulowego, jego komórki są zalewane łatwo topliwą masą, po czym takie płyty można obrabiać na piłach taśmowych, frezarkach, szlifierkach itd. Po zakończeniu obróbki mechanicznej masę tę wytapia się i wypełniacz zostaje sklejany z okładzinami zewnętrznymi w specjalnych autoklawach pod odpowiednim ciśnieniem w podwyższonej temperaturze. Dzięki swoim zaletom, a mianowicie łatwej obróbce oraz dużej sztywności, są one stosowane do wypełniania konstrukcji o dużych wymiarach i skomplikowanych kształtach.

Jednak nie ma róży bez kolców. Konstrukcje te mają również swoje wady. Jedną z nich jest względnie mała odporność na działanie podwyższonej temperatury, co obecnie ogranicza stosowanie ich w samolotach bardzo szybkich. Jednak ciągłe ulepszanie klejów oraz metod technologicznych klejenia pozwala sądzić, że zagadnienie to zostanie rozwiązane pomyślnie. Już dzisiaj niektóre kleje zapewniają dość dobrą wytrzymałość w temperaturze około 300°C. W samolotach o bardzo dużych prędkościach stosowane są wypełniacze ulowe wykonane z blachy stalowej łączonej przez lutowanie lub punktowe spawanie.

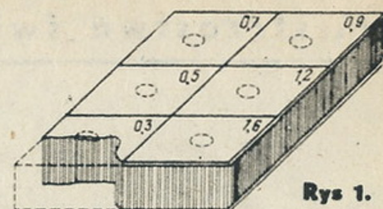
Do wad konstrukcji ulowych należała również utrudniona kontrola jakości sklejania lub lutowania oraz kłopotliwe wprowadzanie obciążeń skupionych.

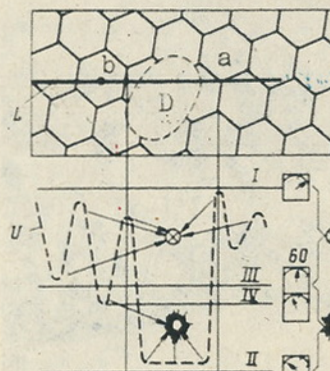
Defekty konstrukcji ulowych takie, jak odwarstwienie pokrycia od wypełniacza, czy od elementów szkieletu do tej pory były niemożliwe do wykrycia gołym okiem i do niedawna lokalizacja odklejenia i orientacyjna ocena jego rozmiarów była przeprowadzana za pomocą lekkiego ostukiwania specjalnym młoteczkiem drewnianym lub tekstolitowym. Przy tej metodzie kontrola całkowicie zależała od kwalifikacji człowieka, który określał uszkodzenia na słuch.

Dokładniejsze i bardziej obiektywne informacje o stanie technicznym konstrukcji ulowych mogą być uzyskane przy sprawdzaniu tych konstrukcji metodą nie niszczącą opartą na różnicy impedancji uszkodzonego i dobrego odcinka kontrolowanego wyrobu.

Impedancją mechaniczną nazywamy stosunek przyłożonej siły wzbudzającej *F* do spowodowanych przez nią drgań o prędkości *V* cząstek środowiska w punkcie przyłożenia tej siły. Impedancja mechaniczna konstrukcji ulowej w strefie przyłożenia do niej czujnika defektoskopu określa stan wszystkich elementów — pokrycia, wypełniacza ulowego i warstwy kleju. Gdy wszystkie te elementy konstrukcji są połączone ze sobą, to drga ona jako jedna całość, a impedancja mechaniczna i związana z nią siła reakcji F_p wyrobu na czujnik są maksymalne. Przy przyłożeniu czujnika do odcinka wadliwego, amplituda siły reakcji (w porównaniu z dobrym odcinkiem) znacznie się zmniejsza (F_{p2} jest większa od F_{p1}). Jest to spowodowane tym, że sztywność pokrycia nie przyklejonego jest znacznie mniejsza od sztywności całej konstrukcji.

Istnienie defektu jest sygnalizowane przez wychylenie się wskazówki specjalnego przyrządu i zapalenie lampki sygnalizacyjnej wbudowanej do czujnika. Przyrząd taki ujawnia jedynie uszkodzenia tej strony warstwy kleju płyty ulowej, w której znajduje się czujnik. Dlatego w celu całkowitego skontrolowania wyrobu trzeba zbadać go z obu stron pokrycia konstrukcji.

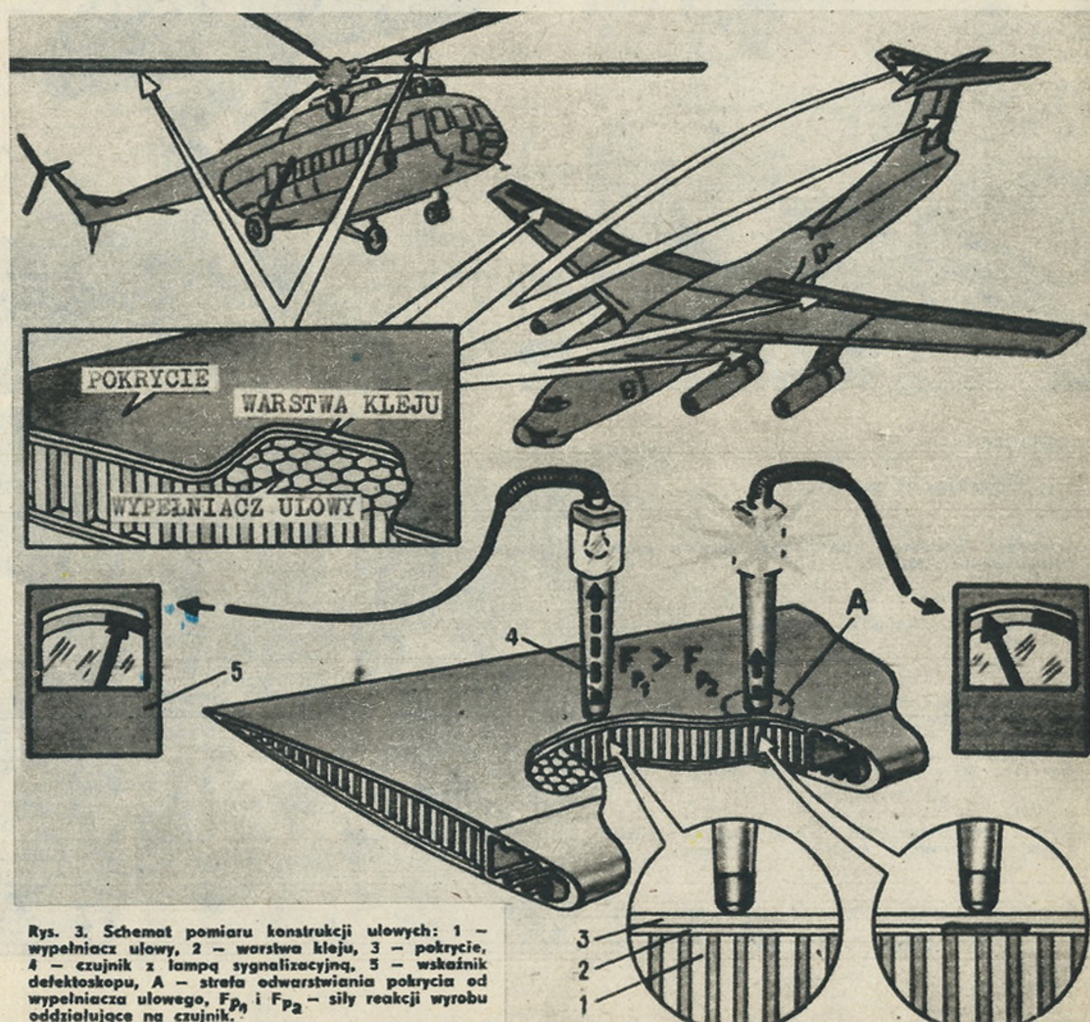




Rys. 1. Wzorzec kontrolny do sprawdzania czułości defektoskopu (liczbami na powierzchni oznaczono grubość pokrycia wzorca w mm).
Rys. 2. Zmiana poziomu sygnału U podczas przemieszczania czujnika po linii L na powierzchni wyrobu: I — maksymalny poziom sygnału nad wierzchołkiem komórki ulowej w punkcie a, II — minimalny poziom sygnału w strefie defektu D, III — poziom sygnału odpowiadający minimalnej grubości pokrycia, IV — poziom sygnału w punkcie b nad środkiem komórki ulowej.

Badanie jakości klejenia konstrukcji ulowych odbywa się przez porównanie impedancji danego wyrobu z wzorcem. Wzorzec kontrolny jest elementem konstrukcji z wypełniaczem ulowym mającym te same podstawowe parametry (grubość i materiał pokrycia, rozmiar komórki ulowej, gatunek kleju), co sprawdzany wyrób. Na rys. 1 pokazano wzorzec kontrolny ze sztucznie wykonanym uszkodzeniem w postaci podcięć wypełniacza ulowego, mający z jednej strony pokrycie bazowe, a z drugiej — zestaw pokryć o grubości od 0,3 do 1,6 mm. Kontrolę czułości defektoskopu można dokonać na tym odcinku wzorca kontrolnego, który ma odpowiednią grubość pokrycia.

Podczas kontroli konstrukcji ulowych czujnik jest przesuwany płynnie (z prędkością nie większą niż 15—17 cm/s) po powierzchni wyrobu. W ten sposób można określić rozmiary (powierzchnię) odwarstwień i podejmować decyzję o możliwości dalszej eksploatacji lub skierowania do naprawy danego wyrobu. **(bjw)**



Rys. 3. Schemat pomiaru konstrukcji ulowych: 1 — wypełniacz ulowy, 2 — warstwa kleju, 3 — pokrycie, 4 — czujnik z lampą sygnalizacyjną, 5 — wskaźnik defektoskopu, A — strefa odwarstwiania pokrycia od wypełniacza ulowego, F_{p1} i F_{p2} — siły reakcji wyrobu oddziałujące na czujnik.

MALOWANIE SAMOLOTÓW W POLSKIM LOTNICTWIE WOJSKOWYM 155

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

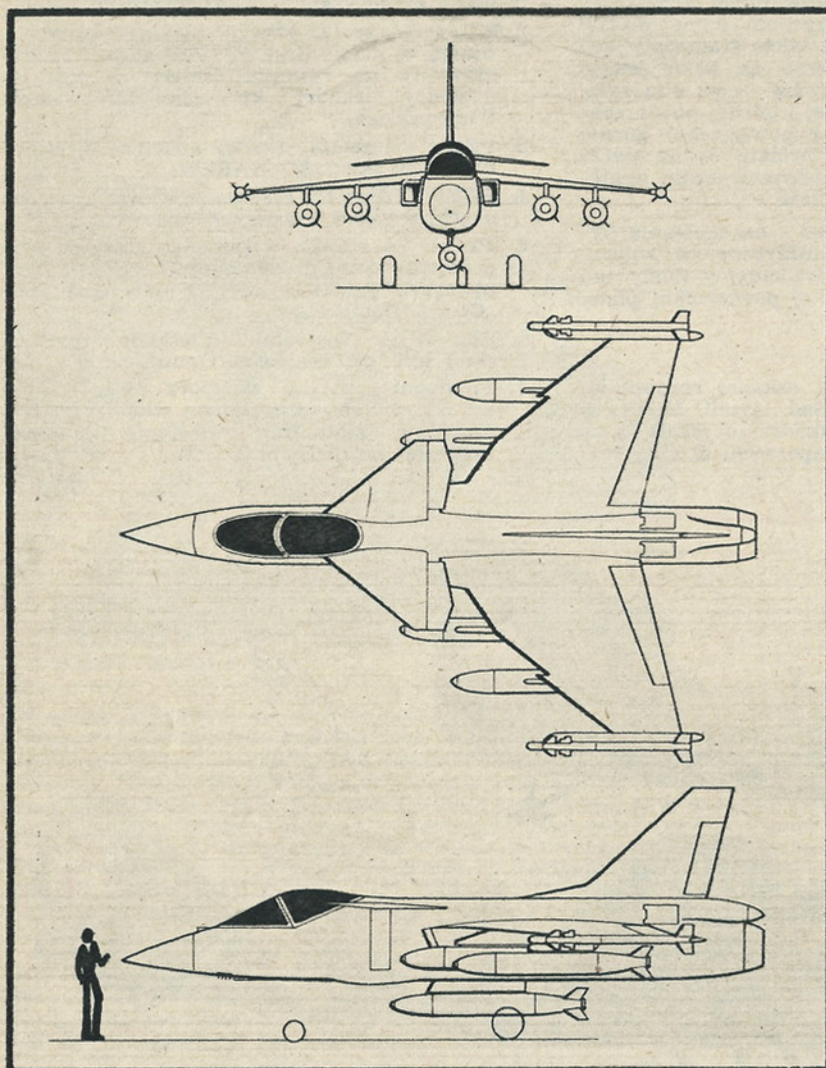
W roku ubiegłym prezentowaliśmy malowanie i oznakowanie podstawowych typów samolotów uczestniczących w Wojnie Obronnej Polski 1939 r. Obok przedstawionych malowań samolotów PZL P 11c, PZL 23B KARAŚ, PZL 37 ŁOŚ, Lublin R XIII D i RWD 14 w działaniach wojennych uczestniczyły także samoloty myśliwskie PZL P 7A, PZL P 11A i PZL 43. Kolorystyka ich nie różniła się od malowania i oznakowania opisanych typów w roku ubiegłym. Powierzchnie górne i boczne a także dolne kadłubów (P 7, P 11) pokryte były farbą w kolorze oliwkowozielonym określonym w instrukcji jako KHAKI. Powierzchnie dolne płatów i usterzenia poziomego, a także fragmenty kadłubów (PZL 43) malowano na kolor jasnoniebieski. Znaki rozpoznawcze — po obu stronach steru kierunku, dolnej i górnej powierzchni płatów, przy czym na powierzchni górnej znaki były tego samego formatu co na sterze kierunku i umieszczone niesymetrycznie względem osi samolotu i osi płata.

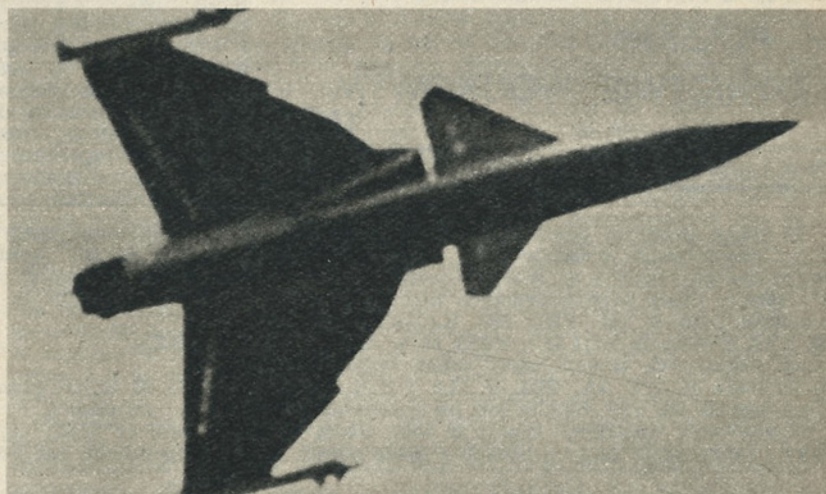
Uzupełnieniem malowania i oznakowania były godła eskadr, numer taktyczny (w kolorze białym) oraz numer identyfikacyjny (biały lub czarny) malowany na dolnej powierzchni płata.

PLANSZA

1. PZL 43 użyty przez 41 eskadrę rozpoznawczą wchodzącą w skład Armii MODLIN. Samoloty PZL 43, eskadra uzyskała jako uzupełnienie już po rozpoczęciu działań wojennych. Nie zdążono na nich wymalować godła eskadry ani numeru taktycznego.
2. PZL P 7A ze 123 eskadry myśliwskiej wchodzącej w skład Brygady Pościgowej. Przedstawiony na rysunku samolot należał do dowódcy eskadry kpt. pil. Mieczysława Olszewskiego.
3. PZL P 7A ze 151 eskadry myśliwskiej wchodzącej w skład SG NAREW.
4. PZL P 11A ze 113 eskadry myśliwskiej wchodzącej w skład Brygady Pościgowej.
5. PZL P 7A z CWL w Dęblinie, gdzie po rozpoczęciu działań wojennych instruktorzy utworzyli jednostkę bojową określaną jako „Grupa Dęblińska".
6. PZL P 11c dowódcy 112 eskadry myśliwskiej kpt. pil. Tadeusza Opulskiego.
7. Fragment kadłuba samolotu PZL P 11a z CWL w Dęblinie z godłem szkoły i godłem osobistym pilota (mjr pil. Kępiński) namalowanym na owiewce.







PROJEKT MYŚLIWCA WIELOZADANIOWEGO PIRANHA

Grupa szwajcarskich konstruktorów (Arbeitsgruppe für Luft und Raumfahrt — ALR) podjęła w 1977 r. opracowanie lekkiego samolotu myśliwskiego nowej generacji. Samolot opracowywany jest przy założeniu niskiego kosztu jednostkowego. Myśliwiec Piranha ma być przeznaczony do następujących podstawowych zadań: zwalczania samolotów przeciwnika na małych i średnich wysokościach, atakowania celów naziemnych na małych wysokościach (obydwa zadania w warunkach VFR), rozpoznania i walki elektronicznej, a także treningu w wykonywaniu zadań bojowych. Samolot ma mieć krótki start i lądowanie na lotniskach o długości ok. 1 000 m. Na razie brak wiadomości czy samolot będzie realizowany. Zaprojektowano go w czterech wersjach (2C, 2D, 4 i 5) różniących się zespołami napędowymi. Podstawową wersją ma być Piranha 4 napędzana dwoma silnikami Larzac 05 z dopalaczami.

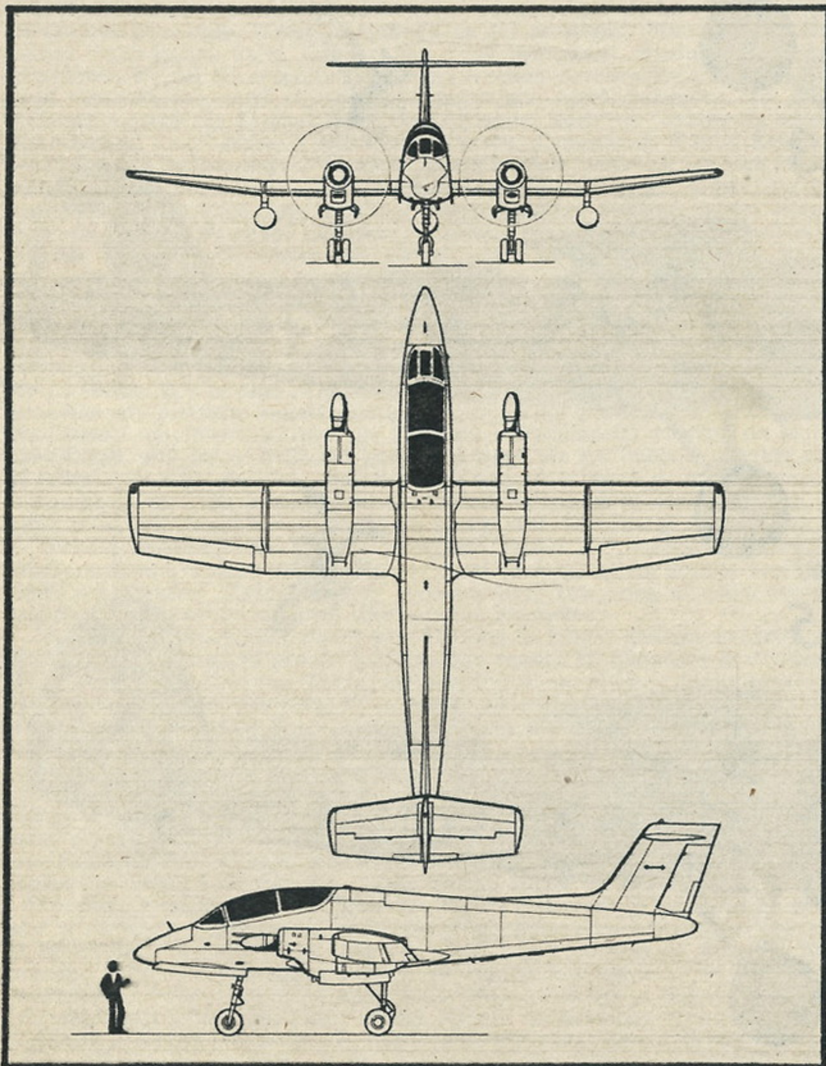
Piranha jest grzbietopłatem zaprojektowanym w układzie kaczki. Płat przedni wyposażony jest w ster wysokości. Bezpośrednio za przednim płatem, nieco niżej, usytuowany jest skośny płat główny o małym wydłużeniu, wyposażony w klapolotki. Skos krawędzi natarcia przy kadłubie mniejszy niż części zewnętrznej. Od połowy rozpiętości wysunięta do przodu krawędź natarcia. Grubość profilu: 5,5% u nasady, 4% na końcu. Przeniesienia napędu powierzchni sterowych— elektryczne (fly—bywire).

Kadłub półskorupowy. Na grzbiecie w tylnej części hamulce aerodynamiczne. Kabina wyposażona w fotel Martin-Baker Mk 10L. Podwozie (Meissier-Hispano-Bugatti) jest trójpodporowe wciągane w kadłub. Przednie usytuowane nieco z boku ze względu na osiowo zabudowane działko. Amortyzatory olejowo-powietrzne, hamulce z urządzeniem antypoślizgowym. W osłonie poniżej usterzenia pionowego umieszczony jest pojemnik na spadochron hamujący.

Przewidywanym zespołem napędowym są dwa dwuprzepływowe silniki Turbomeca-Snecma Larzac 05 z dopalaczami po 15,5 kN ciągu każdy. Wersja 2C i 2D miałaby silnik Adour (jeden silnik), wersja 5 — TFE 1042—7 (dwa silniki). Uzbrojenie ma składać się z działka kalibru 27 mm lub 30 mm (u dołu kadłuba) oraz z środków bojowych na 5 węzłach podwieszenia pod skrzydłami i kadłubem i dwóch na końcach skrzydeł (pociski powietrze-powietrze). Wyposażenie ma składać się m.in. z systemu nawigacyjnego z platformą bezwładnościową, dalmierza laserowego, lekkiego celownika radiolokacyjnego (Agave) i wskaźnika przeziernego (Head-up).

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 6,49 m, długość — 10,50 m, wysokość — 4,12 m, pow. płatów (łącznie) — 16,0 m². **Masy:** masa startowa do przechwytywania — 6 200 kg, max. masa podwieszeń — 2 000 kg. **Osiągi:** max. prędkość — odp. Ma = 1,9, pułap praktyczny — 16 000 m, rozbieg — 500 m, dobieg — 500 m.





TURBOŚMIGŁOWY SAMOLOT IA 58B PUCARA BRAVO

W 1977 r. przystąpiono w wytwórni AMC (Argentyna) do opracowywania nowej wersji samolotu Pucará. W rok później rozpoczęto budowę prototypu, który był demonstrowany na lotniczym salonie paryskim w 1979 r. Lotnictwo brazylijskie zamówiło 40 samolotów w tej wersji. Poprzednio zbudowano 40 samolotów z 60 zamówionych w wersji IA 58A. Samolot różni się od poprzedniej wersji głównie uzbrojeniem i wyposażeniem.

Samolot jest dolnopłatem z silnikami zabudowanymi w gondolach skrzydłowych. Zastosowano profile: przykadłubowy NACA 64_2A215 i NACA 64_1A212 na końcu skrzydła. Konstrukcja skrzydeł metalowa, półskorupowa fail safe. Lotki typu Friese, klapy szczelinowe. Kadłub jest półskorupowy również fail safe. Załoga samolotu dwuosobowa usytuowana podobnie. Sterowanie zdwojone, drugie miejsce o 25 cm wyżej od pierwszego. Wspólna osłona podnoszona do góry. Wiatrochron ze szkła pancernego. Fotele wyrzucane Martin-Baker Mk APO6A (0 km/h, 0 m). Usterzenie w kształcie litery T. Na sterach klapki wyważające.

Podwozie trójpodporowe całkowicie wciągane w locie: przednie do kadłuba, główne do gondoli silnikowych. Podwozie główne o kołach zdwojonych. Hamulce tarczowe. Zespołem napędowym są dwa turbośmigłowe silniki Turbomeca Astozon XVIG każdy o mocy 761 kW napędzające przestawialne trójłopatowe śmigła Hamilton Standard. Zapas paliwa w zbiornikach skrzydłowych (po 238 dm³) i dwóch kadłubowych (728 dm³) wynosi łącznie 1 260 dm³). Instalacja hydrauliczna (klapy, podwozie, hamulce) — 20,7 MPa, elektryczna — 28 V.

Na wyposażenie radiowo-nawigacyjne składają się radiostacja HF(AM)SSB, radiostacja VHF/AM, VOR/ILS, automatyczny radiokompas, radiodalmierz i urządzenie identyfikujące.

Uzbrojenie samolotu stanowią dwa działka 30 mm DEFA ze 140 sztukami amunicji, 4 karabiny maszynowe kalibru 7,62 mm z 900 sztukami amunicji na każdy karabin oraz środki bojowe na 3 węzłach, na których można mocować 12 bomb 125 kg, lub zasobnik z działkiem kalibru 30 mm i 4 zasobniki z pociskami rakietowymi lub 6 zasobników z pociskami rakietowymi i in.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 14,50 m, długość — 14,25 m, wysokość — 5,36 m, pow. płata — 30,3 m². **Masy:** max. masa startowa — 6 800 kg, max. masa uzbrojenia — 1 686 kg, masa paliwa — 1 005 kg. **Osiągi przy max. masie startowej:** max. prędkość na wys. 1 000 m — 467 km/h, max. prędkość przelotowa na wys. 1000 m — 440 km/h, min. prędkość w konfiguracji do lądowania — 159 km/h, max. prędkość wznoszenia — 11 m/s, pułap praktyczny — 7 400 m, długość startu do wys. 15 m — 1 040 m, długość lądowania z wys. 15 m — 605 m, max zasięg z wewnętrznym i zewnętrznym zapasem paliwa (1 250 kg paliwa w zbiornikach podwieszonych) — 3 000 km.

SAWOIA-MARCHETTI SM-92

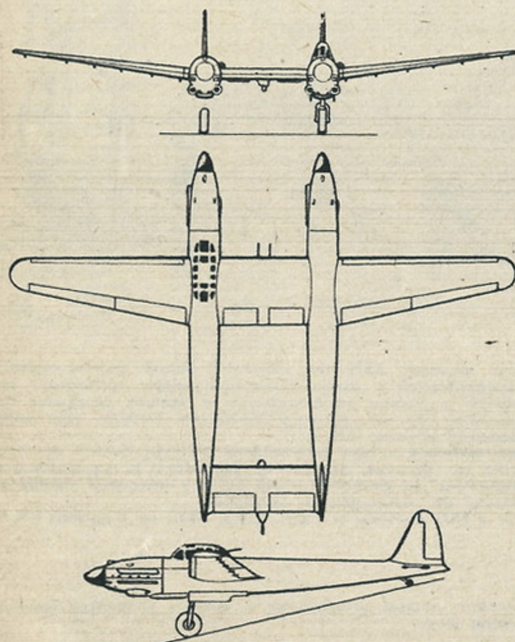
Niewiele dotąd zaprojektowano samolotów 2-kadłubowych. Jednym z nich był włoski samolot wojskowy dalekiego zasięgu Savoia-Marchetti SM-92. Opracowany równocześnie z 2-kadłubowym SM-91 do udziału w konkursie rozpisanym w 1941 r. na 2-miejscowy samolot wielozadaniowy dalekiego zasięgu (będący odpowiednikiem Mosquito i Lightninga) miał też za konkurenta samolot Caproni Ca-380 Corsaro, którego budowa została przerwana z chwilą wypowiedzenia przez Włochy wojny Niemcom (13.X.1943 r.). Jedyny prototyp SM-92 również był wtedy w budowie, którą jednak kontynuowano aż do oblotu 12.XI.1943 r.

Załoga znajdowała się w kabinie w jednym tylko kadłubie. Konstrukcja samolotu metalowa. Dwa 12-cylindrowe silniki tłokowe DB-605 A-1 chłodzone cieczą o mocy 1086 kW (1475 KM) każdy.

Uzbrojenie: 3 działka 20 mm, 4 k. masz. 12,7 mm i 1 ruchomy k. masz. 12,7 mm obserwatora.

Dane techniczne: Rozpiętość – 18,5 m, długość – 13,7 m, wysokość – 4,15 m. Masa własna – 6256 kg, masa całkowita – 8758 kg. Prędkość max. (7600 m) – 615 km/h, prędkość przelotowa (7000 m) – 539 km/h, czas wznoszenia na 6000 m – 7 min 10 s, pułap roboczy – 12 007 m.

Wspomniany prototyp samolotu 2-silnikowego SM-91 miał gondolę załogi umieszczoną na śródpłacie pomiędzy kadłubami. (W)





NR 559

Złote Odznaki Szybowcowe

24(1155) **Jolanta Gielec** — 3350 m, 306 km (27.5.1979)
25(1156) **Barbara Filipiak** — 3900 m, 312,5 km (30.7.1978)
26(1157) **Krzysztof Wyskiel** — 4000 m, 315 km (1.6.1979)
27(1158) **Krystyna Kulik** — 3250 m, 312 km (10.6.1979)
28(1159) **Jerzy Wach** — 4050 m, 302 km (16.10.1979)
29(1160) **Piotr Artymowicz** — 3250 m, 308 km (16.10.1979)
30(1161) **Włodzimierz Niedziałkowski** — 3200 m, 324 km (26.10.1979)
31(1162) **Krzysztof Piotrowski** — 3850 m, 324 km (26.10.1979)
32(1163) **Roman Rachwalski** — 3750 m, 324 km (26.10.1979)
33(1164) **Piotr Olszewski** — 3450 m, 356 km (26.10.79)
34(1165) **Andrzej Klimkowski** — 3380 m, 312 km (26.10.1979)
35(1166) **Stefan Gembalski** — 4400 m, 350 km (14.11.1979)
36(1167) **Krzysztof Gutsche** — 3300 m, 356 km (14.11.1979)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

99(5370) **Marek Kubiak** — 5 h 42 min, 1150 m, 59 km (14.7.79)
100(5371) **Tomasz Sołoniewicz** — 6 h 50 min, 1700 m, 59 km (14.7.79)
101(5372) **Dariusz Olędzki** — 5 h 48 min, 1100 m, 56 km (15.7.79)
102(5373) **Romuald Dering** — 5 h 29 min, 1150 m, 83 km (15.7.79)
103(5374) **Piotr Pszonicki** 5 h 40 min 1450 m, 83 km (15.7.79)
104(5375) **Mirosław Engelberg** — 5 h 20 min, 1400 m, 83 km (15.7.79)
105(5376) **Jan Lenartowicz** — 5 h 36 min, 1100 m, 55 km (15.7.79)
106(5377) **Wojciech Biskupski** — 5 h 51 min, 1250 m, 59 km (15.7.79)
107(5378) **Leszek Szczepański** — 5 h 24 min, 1300 m, 83 km (29.7.79)
108(5379) **Krzysztof Kwapisz** — 6 h 21 min, 1250 m, 71 km (29.7.79)
109(5380) **Jerzy Roginela** — 5 h 29 min, 1610 m, 52 km (29.7.79)
110(5381) **Janusz Macierzyński** — 5 h 30 min, 1770 m, 52 km (29.7.79)
111(5382) **Anna Wojak** — 5 h 13 min, 1350 m, 58 km (7.8.79)
112(5383) **Jerzy Strzyż** — 8 h 35 min, 1030 m, 57 km (11.8.79)
113(5384) **Andrzej Spychalski** — 5 h 04 min, 1419 m, 59 km (12.8.79)
114(5385) **Zbigniew Pędziak** — 5 h 56 min. 1749 m, 59 km (12.8.79)
115(5386) **Ryszard Żygadło** — 6 h 18 min, 1420 m, 59 km (12.8.79)
116(5387) **Rajmund Rogalski** — 5 h 05 min, 1254 m, 62 km (16.9.79)
117(5388) **Jan Siudak** — 5 h 31 min, 2300 m, 78 km (28.9.79)
118(5389) **Krzysztof Wolf** — 5 h 29 min. 1100 m, 78 km (28.9.79)
119(5390) **Bogdan Ekiel** — 6 h 37 min, 1225 m, 78 km (28.9.79)
120(5391) **Piotr Teter** — 5 h 16 min, 1030 m, 80 km (30.9.79)
121(5392) **Jerzy Kowalski** — 5 h 22 min, 2300 m, 59 km (30.9.79)
122(5393) **Marian Grabowski** — 5 h 45 min, 1050 m, 59 km (30.9.79)
123(5394) **Grzegorz Gujski** — 5 h 36 min, 1200 m, 78 km (30.9.79)
124(5395) **Bożena Liszka** — 5 h 28 min, 1250 m, 52 km (2.10.79)

NR 560

Srebrne Odznaki Szybowcowe

125(5396) **Jacek Stachowski** — 6 h 15 min, 1850 m, 52 km (2.10.1979)
126(5397) **Marek Gukmowski** — 5 h 40 min, 1400 m, 92 km (2.10.1979)
127(5398) **Andrzej Lipiński** — 5 h 03 min, 1150 m, 52 km (2.10.1979)
128(5399) **Bogumił Konopka** — 5 h 30 min, 1400 m, 60 km (3.10.1979)
129(5400) **Sławomir Lizoń** — 5 h 52 min, 1400 m, 120 km (29.7.1979)
130(5401) **Maciej Jóźko** — 5 h 08 min, 1300 m, 59 km (7.8.1979)
131(5402) **Piotr Romanowski** — 5 h 33 min, 1350 m, 62 km (7.8.1979)
132(5403) **Ireneusz Kasperek** — 7 h 33 min, 1190 m, 70 km (7.8.1979)
133(5404) **Andrzej Wolf** — 5 h 12 min, 1200 m, 51 km (12.8.1979)
134(5405) **Marek Huca** — 5 h 10 min, 1500 m, 59 km (7.8.1979)
135(5406) **Andrzej Fikus** — 5 h 34 min, 1250 m, 60 km (18.8.1979)
136(5407) **Jacek Kujawski** — 5 h 32 min, 1365 m, 60 km (18.8.1979)
137(5408) **Krzysztof Książek** — 5 h 03 min, 1765 m, 60 km (18.8.1979)
138(5409) **Stanisław Panasiuk** — 5 h 26 min, 1250 m, 77 km (14.8.1979)
139(5410) **Bogusław Marciniak** — 5 h 23 min, 1600 m, 103 km (18.8.1979)
140(5411) **Janusz Dorocha** — 5 h 30 min, 1350 m, 68 km (9.6.1979)
141(5412) **Krzysztof Koniecki** — 5 h 09 min, 1875 m, 95 km (10.6.1979)
142(5413) **Zbigniew Szewczyk** — 6 h 11 min, 1630 m, 51 km (14.8.1979)
143(5414) **Marek Andrzejewski** — 5 h 22 min, 1970 m, 75 km (15.7.1979)

Złote Odznaki Szybowcowe

37(1168) **Ryszard Gondek** — 3250 m, 334 km (7.3.1979)
38(1169) **Tadeusz Mitka** — 5100 m, 302 km (15.11.1979)
39(1170) **Dariusz Bartczak** — 3250 m, 304 km (22.12.1979)
40(1171) **Jolanta Baberowska** — 3350 m, 309 km (22.12.1979)
41(1172) **Elżbieta Szymczak** — 5350 m, 308 km (23.12.1979)

Diamenty za przewyższenie 5000 m

22(751) **Andrzej Jędrzejczak** — 5650 m, (15.10.1979)
23(752) **Franciszek Kolasa** — 5800 m, (15.10.1979)
24(753) **Janusz Winiarski** — 5650 m, (14.11.1979)
25(754) **Dariusz Rachwał** — 5550 m, (15.11.1979)
26(755) **Tadeusz Mitka** — 5100 m, (15.11.1979)
27(756) **Piotr Kozak** — 5150 m, (23.12.1979)
28(757) **Jacek Jankowski** —5800 m, (23.12.1979)
29(758) **Stefan Gembalczyk** — 5940 m, (23.12.1979)
30(759) **Dariusz Bartczak** — 5550 m, (23.12.1979)
31(760) **Jolanta Baberowska** — 5880 m, (23.12.1979)
32(761) **Krzysztof Piotrowski** — 5900 m, (23.12.1979)
33(762) **Elżbieta Szymczak** — 5350 m, (23.12.1979)
34(763) **Andrzej Jaworski** — 6340 m, (23.12.1979)

Diamenty za przelot po trasie zamkniętej 300 km

36(1442) **Wacław Wieczorek** — 322,8 km (6.8.1979)
37(1443) **Stanisław Abramowicz** — 322,8 km (6.8.1979)
38(1444) **Krzysztof Wyskiel** — 315 km (13.5.1979)
39(1445) **Jacek Bachocki** — 346 km (20.6.1979)
40(1446) **Andrzej Rożnowski** — 300 km (20.6.1979)
41(1447) **Marek Bogusz** — 346 km (20.6.1979)
42(1448) **Sławomir Garbaszewski** — 315 km (29.7.1979)
43(1449) **Marek Lewandowski** — 308 km (29.7.1979)
44(1450) **Janusz Duszyński** — 320 km (6.8.1979)
45(1451) **Robert Dehmel** — 320 km (6.8.1979)
46(1452) **Krzysztof Ruciński** — 300,3 km (7.8.1979)
47(1453) **Ireneusz Czopek** — 300,3 km (7.8.1979)

plk. pil. mgr. **STANISŁAW WDOWCZYK**
Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" – tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny – **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. – **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji – **Jerzy Zarębski**, z-ca sekr. red. – **Czesław Głogowski**, kierownicy działów – **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny – **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny – **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji – **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy – **Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wiończek, Janusz Wojciechowski.**
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 – redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 – kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI i ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon – centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 22.VIII.1980. Zam. 1959. O-62. Nakład 27 000 egz.













LOTNICZA RODZINA

Rodzina Freissinet należy do wyjątkowej we Francji – sami lotnicy. Na zdjęciach:

1. Jean (84 lat) emerytowany lotnik wojskowy, latał na Spadach w 1914–1918 r. i Morane-406 oraz Dewoitine-520 w 1939–1940 r. Ma 8 zwycięstw powietrznych. Na zdjęciu z 1916 r.

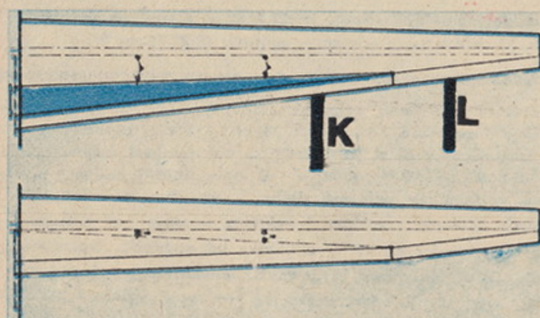
2. Roland (57 lat) – oficer, pilot samolotów od Spitfire do Mirage-IIIC. Instruktor śmigłowcowy i pilot zawodowy, obok niego Marguerite-pilotka samolotowa i śmigłowcowa (żona Rolanda).

3. Règis (44 lata) – oficer rezerwy, pilot zawodowy 1 klasy.

4. Marc (zginął jako pilot w katastrofie lotniczej nad Atlantykiem).

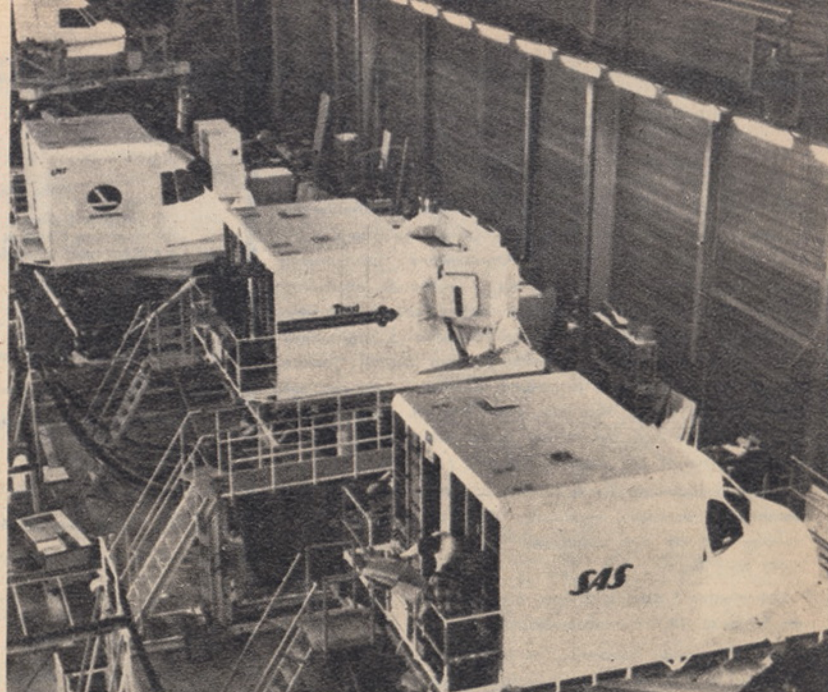
5. Eric – pilot samolotów 2-silnikowych śmigłowych i odrzutowych.

6. Inès – pilotka z uprawnieniami francuskimi i szwajcarskimi – samolotowymi oraz śmigłowcowymi. Jej mąż jest też pilotem.



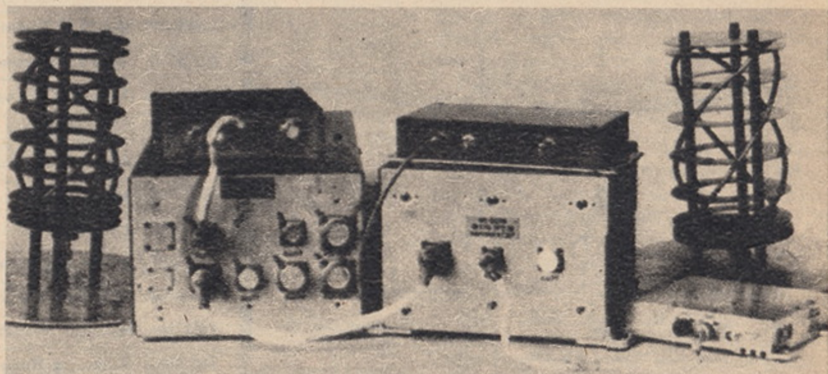
ROZSUWANE SKRZYDŁO

Zespół studentów z koła lotniczego Politechniki w Darmstadt (RFN) pracuje nad projektem szybowca D-40 z płatem o zmiennej geometrii. Płat o rozpiętości 15 m może mieć zmienianą max. cięciwę u nasady skrzydła z 0,85 do 1,20 m, powierzchnię z 11,8 do 13,3 m^2 (13%) i wydłużenie z 19 na 17. Profil Wortmanna FX-67 WG-170/36 u nasady skrzydła pozostaje stały. Od nasady skrzydeł aż do początku lotek profil klap-poszerzaczy FX-71K-170/150. Na rysunku: skrzydło D-40 poszerzone (u góry) i zwykłe. L – lotka K – klapa.



SYMULATORY LOTU

Dobrym interesem dla przemysłu awionicznego okazała się produkcja symulatorów lotu. Oto linia montażowa symulatorów francuskich do szkolenia załóg samolotów pasażerskich oraz dla ośrodków eksperymentalnych. Niektóre wyposażone są w układ pełnego sztucznego zobrazowania sytuacji wokół kabiny.



CO TO JEST SSPI

Zestaw urządzeń SSPI do zbierania danych meteorologicznych i oceanograficznych z trudno dostępnych miejsc opracowany przez specjalistów z państw socjalistycznych w ramach programu Interkosmos. Użyty po raz pierwszy praktycznie podczas lotu satelity Interkosmos-20 jesienią 1979 r.

Stacje naziemne z tymi urządzeniami zbierają dane i przekazują następnie raz dziennie do satelity. Tam dane te są przetwarzane i przekazywane do centralnej stacji odbioru informacji satelitarnych i kierowane do poszczególnych instytutów.

Stacje z SSPI powstają w ZSRR, CSRS, NRD, na Węgrzech i Kubie.

Mi-6

Opuszczony pomost załadunkowy w wielkim radzieckim śmigłowcu turbinowym Mi-6.



Zdjęcia i rysunki: „Flieger Revue" (NRD), „Aviation Magazine", „Flight", Flug Revue".